

Diskussion um die zweite S-Bahn-Stammstrecke

FFB 58 20.12.2010 S.11

Zusätzlicher Tunnel bringt Pendlern Nachteile

Bund Naturschutz rechnet vor, dass viele Verbindungen wegfallen und Expresszüge kaum Zeitersparnis bringen

Von Wolfgang Krause

Fürstenfeldbruck • Durch die zweite Stammstrecke könnte sich der Weg zur Arbeit für viele S-Bahn-Pendler sogar verlängern. Der Bund Naturschutz (BN) hat auf der Basis des Betriebskonzepts des Wirtschaftsministeriums Ist-Zustand und künftige Anbindung jeder Haltestelle verglichen. Ergebnis: Direktverbindungen in die Innenstadt gehen verloren, der Takt wird teils ausgedünnt und auf der S 4 äußerst unregelmäßig.

Die Naturschützer der Kreisgruppe München kritisieren insbesondere, dass durch die zweite, wesentlich tiefer liegende Röhre 35 Bahnhöfe in der Region künftig nicht mehr an wichtige Haltestellen wie Stachus, Rosenheirner Platz und Hackerbrücke angebunden wären. Im Landkreis Fürstenfeldbruck wären davon Malehing und Mammendorf betroffen. Eine weitere Verschlechterung ist laut BN der Verlust des 10-Minuten-Taktes zur Hauptverkehrszeit an 14 Bahnhöfen. Im Landkreis etwa gäbe es künftig in Esting, Gernlinden und Harthaus im Berufsverkehr nur noch einen 15-Minuten-Takt. Dazu kommen sechs Stationen, an denen die S-Bahn zur Hauptverkehrszeit nur noch alle 30 statt alle 20 Minuten fährt (im Landkreis Malching und Mammendorf), und 32, die spät abends von 20- auf 30-Minuten-Takt umgestellt werden (im Landkreis; Buchenau, Eichenau, Fürstenfeldbruck, Gernlinden und Puchheim).

Als Verbesserungen zählt der Bund Naturschutz die Einführung eines 15-Minuten-Taktes anstelle des bisherigen 20-Minuten-Taktes tagsüber (im Landkreis in Buchenau, Eichenau, Fürstenfeldbruck und Puchheim) oder zur Hauptverkehrszeit (Grafrath) auf. Auf dem West-Ast der S 4 ginge die Verdichtung allerdings zu Lasten der Regelmäßigkeit. Bis Buchenau würden die Züge künftig in einem 14-16-Minuten-Takt fahren, in Schöngeising und Grafrath zu bestimmten Tageszeiten im Abstand von 13,15,18 und 12 Minuten, in Türkenfeld und Geltendorf in einem



An manchen Stationen müssen die Fahrgäste nach dem Bau des zweiten Tunnels noch länger warten, wenn sie einen Zug verpassen. Auf der Linie S 4 (auf dem Foto der Bahnhof Geltendorf) wird der Takt zwar verdichtet, aber noch unregelmäßiger. Foto: Simon

18-12-3 0-Minuten-Takt. Die Express-S-Bahnen, die auf den Linien S 4 und S 8 eingerichtet werden, bezeichnet, der BN als „Mogelpackung“. Die Züge, die im Landkreis in Germering, Gröbenzell, Maisach, Malching, Mammendorf und Olehing halten, brächten für die stadtnahen Orte lediglich eine Zeitersparnis von maximal vier Minuten bis Pasing, die zusätzlich gewonnene Zeit auf der Stammstrecke gehe durch das Aussteigen in extremer Tiefe und den Umsteigepflicht zu vielen Bahnhöfen wieder verloren.

Als Konsequenz fordert der BN den Stopp des Tunnel-Projektes. „Damit leisten wir dem Öffentlichen Nahverkehr einen Bärendienst“, erklärt der stellvertretende Geschäftsführer Martin Hansel. „Eine Investition für fast zwei Milliarden Euro sollte das S-Bahn-System stark verbessern.“ Die Naturschützer favorisieren den Ausbau des Südrings.

Eine Frage der Interpretation

Kritiker und Befürworter bewerten die vorgelegten Zahlen unterschiedlich

Fürstenfeldbruck • An der zweiten S-Bahn-Röhre scheiden sich seit Jahren die Geister, wobei die Fronten zumindest bei CSU und „Grünen“ quer durch die Parteien verlaufen. Entsprechend unterschiedlich fallen die Bewertungen des jetzt vorgelegten Betriebskonzeptes aus, je nachdem wen man fragt. „Es ist seit 2001 meine Botschaft, dass es massive Verschlechterungen geben wird“, sagt etwa der Grünen-Landtagsabgeordnete Martin Runge, einer der prominentesten Tunnel-Kritiker. Er weist vor allem auf die hohe Auslastung der Strecke, nach Geltendorf hin, die für die Störungsanfälligkeit und die jetzt

schon bestehenden Taktunregelmäßigkeiten auf der S 4 verantwortlich ist. Der Bund Naturschutz habe in seiner Analyse noch gar nicht berücksichtigt, dass die Situation sich weiter verschärfen werde, weil der Eurocity nach Zürich künftig häufiger verkehren soll.

SPD-Unterbezirksvorsitzender Peter Falk betont dagegen die Vorteile der Express-S-Bahn gerade für Gröbenzell, wo Runge und Falk wohnen. Runge solle sich mit um seine Gemeinde kümmern, regt er an. Im übrigen sei es doch so: „Wenn das eine nicht kommt, kommt nicht automatisch das andere. Dann kommt halt in 30 Jahren gar nichts.“

Hermami Seifert, ÖPNV-Experte im Brucker Landratsamt, sieht die Sache differenziert: Der Bypass sei einfach notwendig, damit das S-Bahn-System zuverlässiger werde. „Für die stadtnahen Bereiche wird sich nicht viel ändern“, räumt er ein. Aber für die Menschen bei Mammendorf rücke die Innenstadt durch die Express-Züge näher. „Wir sagen ja nicht, die zweite Stammstrecke soll kommen, sonst ist uns alles, wurscht“, fasst er die vom Kreistag verabschiedete Position zusammen - „sondern wir fordern ja auch den Ausbau des Westkopfes in Pasing und den vergleichsigen Ausbau bis Grafrath.“ *wkr*