

SP AKTIV 30.12.2010 S.5

Stärkung des S-Bahn-Netzes im Umland gefordert

Tunnel-Gegner setzen sich für Ausbau der Gleise auf den Strecken von S 1, S 2 und S 8 ein

Landkreis • 30 Züge fahren im Frühjahr und Sommer pro Stunde auf der S-Bahn-Stammstrecke durch den Tunnel, nur mehr 21 werden es sein, wenn die zweite Röhre gebaut ist, sagt Martin Runge, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag. Dabei sei die bestehende Röhre mittlerweile für 37,5 Züge ausgelegt.

Die Grünen lehnen, wie auch die Fahrgastorganisation Pro Bahn, der Bund Naturschutz und der „Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr“, den zweiten Tunnel ab. Statt komplette S-Bahnlinien auf eine zweite Stammstrecke auszulagern, schlagen sie vor, das beste-

hende S-Bahn-Netz beizubehalten und lediglich die Verstärkerzüge, die den Verkehr auf einigen Ästen zu einem Zehn-Minuten-Takt verdichten, auf den Südring zu verlegen. Etwa sechs Züge pro Stunde würden dann nach Runge Vorstellungen auf dem Südring verkehren, der mit eigenen S-Bahn-Gleisen ausgestattet und mit Lärmschutz versehen werden solle. Dieses Betriebskonzept wurde in dem vergleichenden Gutachten des bayerischen Wirtschaftsministeriums nicht untersucht.

Fast noch wichtiger als eine zweite Stammstrecke ist den Tunnel-Gegnern, das Netz im Münch-

ner Umland zu stärken und bestehende Engpässe zu beseitigen. Schwachpunkte im bestehenden Netz sind nach Runge Ansicht die Bahnhöfen Pasing und Ostbahnhof. Hier könne die Kapazität erhöht werden. Und die Strecke S 1 müsse dringend ausgebaut werden, fordert Andreas Barth von Pro Bahn. Das geplante Überholgleis bei Oberschleißheim reiche bei weitem nicht aus. Auch im Münchner Osten, wo sich S 2 und S 8 Gleise mit Regional- und Güterverkehr teilen, müsse in separate Gleise investiert werden. So könne auf allen drei Linien ein Zehn-Minuten-Takt eingeführt

werden. Das Konzept der Staatsregierung sehe diesen Ausbau nicht vor, weil mit dem Tunnel für große Investitionen ins Netz kein Geld bleibe.

Nach Barths Ansicht wäre ein Zehn-Minuten-Takt nach dem Streckenausbau auch ohne zweite Stammstrecke möglich. Um das Nadelöhr im Westen zu entlasten, müssten dann wohl einige Verstärkerzüge oberirdisch im Hauptbahnhof enden. Die Gemeinder im Umland würden hier oft falsch informiert, kritisiert Barth. „Es heißt, wir können nicht ausbauen solange der Tunnel nicht da ist was einfach nicht stimmt.“ *hen,*