

Die Tücken der zweiten Röhre

Viel wurde schon über den zweiten S-Bahn-Tunnel diskutiert, zu wenig aber über das Betriebskonzept. Zwar ist lange bekannt, dass es im neuen Tunnel wenige Haltestellen in der Innenstadt geben wird. Dass aber vor allem Pendler aus dem Norden davon betroffen sein werden, überraschte diese Woche nicht nur die Bürgermeister von Erding und Freising. Für die Gemeinden im Landkreis München ist es höchste Zeit, sich vom bayerischen Wirtschaftsministerium

genau erklären zu lassen, ob die Vorteile eines 15-Minuten-Taktes wirklich den Nachteil wettmachen, dass Fahrgäste der S-Bahnlinien 1 und 2 ihre



*Der Wochenkommentar
von Claudia
Henzler*

Direktverbindung zu sechs Stationen zwischen den Bahnhöfen München-Laim und München-Ostbahnhof verlieren.

Sollte es die Taktverdichtung sein, die Gemeinden entlang der S 1 und S 2 für das kostspielige Tunnelprojekt einnimmt, sollten sie Auskunft darüber verlangen, welche Verbesserungen sich durch den Ausbau der Strecken jenseits der Stammstrecke erzielen lassen. Das wurde nämlich im vorliegenden Vergleichsgutachten

zwischen Tunnel und Bahnsüd- ring nicht untersucht.

Das Betriebskonzept geht von den bestehenden Unzulänglichkeiten im Gesamtnetz aus. Der Ausbau der S 1 wird damit wohl auch in Zukunft nicht vorangetrieben.

Mit dem zweiten Tunnel wird auch der S-Bahn-Betrieb im gesamten Netz durcheinander gebracht. Künftig wird es Linien mit unterschiedlicher Taktung geben.

Die gute Nachricht: Wegen gestiegener Anforderungen für

die Planung von Buslinien, welche Haltestellen an unterschiedlichen Bahnstrecken verbinden, werden sicher bald neue Stellen geschaffen.

Umweltschützer und Verkehrsverbände schlagen vor, nur Verstärkerzüge auf eine zweite Stammstrecke zu verlegen und sonst auf den Ausbau des vorhandenen S-Bahnnetzes zu setzen. Schade, dass dieses Szenario in der Vergleichsstudie des Ministeriums nicht untersucht wurde. Die Kommunen sollten das einfordern.

S2 D Süd 30.131.1.10 S.1