

Erdinger SZ 1.2.10 S. 11

# Stärkung des S-Bahn-Netzes gefordert

Tunnel-Gegner setzen sich für Ausbau von S 1, S 2 und S 8 ein/ Zehn-Minuten-Takt auch ohne zweite Stammstrecke

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 Attrakti-

ver Nahverkehr“, den zweiten Tunnel ab. Statt komplette S-Bahnlinien auf eine zweite Stammstrecke auszulagern, schlagen sie vor, das bestehende S-Bahn-Netz beizubehalten und lediglich die Verstärkerzüge, die den Verkehr auf einigen Asten zu einem Zehn-Minuten-Takt verdichten, auf den Südring zu verlegen. Etwa sechs Züge pro Stunde würden dann nach Runges Vorstellungen auf dem Südring verkehren, der mit eigenen S-Bahn-

Gleisen ausgestattet und mit Lärmschutz versehen werden solle. Dieses Betriebskonzept wurde im Gutachten des Wirtschaftsministeriums nicht untersucht.

Fast noch wichtiger als eine zweite Stammstrecke ist den Tunnel-Gegnern, das Netz im Umland zu stärken und Engpässe zu beseitigen. Schwachpunkte im bestehenden Netz sind nach Runges Ansicht die Bahnhöfen Pasing und Ostbahnhof. Der Ostbahnhof be-

schränke die Kapazität der Stammstrecke derzeit auf 30 Züge. Und die Strecke S 1 müsse dringend ausgebaut werden, fordert Andreas Barth von Pro Bahn. Auch im 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 In-

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