

Freiburger SZ 1.2.10 S.12

Kritik am Konzept für Ausbau der Stammstrecke

Zweiter Tunnel birgt Nachteile für Pendler

S 1 und S 2 halten nicht mehr an allen Stationen der Innenstadt / Zehn-Minuten-Takt in weite Ferne genickt

Von Claudia Henzler

Landkreis • Laut Betriebskonzept für den zweiten S-Bahn-Tunnel in München sollen die Linien S 1 und die S 2 in Richtung Erding in den neuen *Tieftunnel* verlegt werden. Damit würden diese Züge in der Innenstadt nur noch die Haltestellen Laim, Hauptbahnhof, Marienplatz und Ostbahnhof bedienen. Mehrere Umwelt- und Verkehrsverbände sowie die Grünen im Landtag kritisieren das Betriebskonzept massiv.

Seit Ende 2009 ist bekannt, welche Linien in welcher Taktung auf alter und neuer Stammstrecke geführt werden sollen. Das Betriebssystem ist Bestandteil einer Untersuchung des bayerischen Wirtschaftsministeriums. Bund Naturschutz und der „Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr“ (AAN) haben nun die Auswirkungen auf Bahnhöfe im Umland näher untersucht.

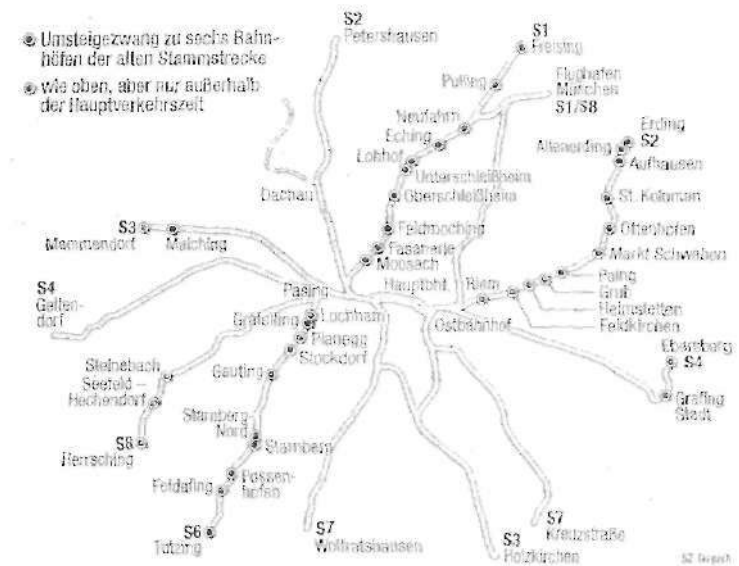
Neben S 1 und S 2 im Westabschnitt soll demnach nur noch die S 6 aus Tutzing in die neue Röhre verlegt werden. Die Züge aller anderen Linien fahren im Prinzip weiter im 20-Minuten-Takt auf der alten Stammstrecke, mit Taktverstärkungen auf zehn Minuten und einzelnen Express-Verbindungen.

Weder auf der S 1 noch auf der S 2 in Richtung Erding aber ist ein Zehn-Minuten-Takt möglich, weil sich die S-Bahnen hier die Gleise mit Regional- und Güterverkehr teilen müssen. Das wird sich auch mit dem zweiten Tunnel nicht ändern. Um die Zeiten trotzdem zu verdichten, sollen die S-Bahnen auf den drei Linien, die durch den zweiten Tunnel fahren, künftig im 15- beziehungsweise 30-Minuten-Takt verkehren.

Der 15-Minuten-Takt soll auf der Linie S 1 bis Neufahrn gelten, für Fahrgäste aus Pulling und Freising verschlechtert sich der Takt von bisher 20 auf dann

30 Minuten. Auf der S 2 in Richtung Markt Schwaben und Erding sollen Züge tagsüber alle • 15 statt bisher 20 Minuten fahren, im Spätverkehr ist ein 30-Minuten-Takt vorgesehen.

Für „eine massive Verschlechterung im S-Bahn-System“, hält das Martin Runge, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag. Dass S-Bahn-Nutzer im Norden Münchens wichtige Haltestellen im Zentrum nur noch mit Umsteigen erreichen können, ist dabei nur ein Kritikpunkt. Wenn es nach der Fahrgastorganisation Pro Bahn, dem Bund Naturschutz und dem AAN sowie den Grünen geht, soll das Geld für den zweiten Tunnel lieber in den Ausbau der S-Bahn-Außenäste gesteckt werden. Zusätzliche Gleise auf den Strecken der S 1 und im Osten auf S 2 und S 8, so sind sie sich einig, würden dort einen Zehn-Minuten-Takt möglich machen - unabhängig vom zweiten Tunnel. (Seite 5)



Ist die zweite Stammstrecke gebaut, sollen die Linien S 1 und S 6 sowie die S 2 auf dem Ostabschnitt in den neuen Tieftunnel verlegt werden. S-Bahn-Nutzer aus den rot markierten Orten können damit Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke, Karlsplatz, Isartor und Rosenheimer Platz nicht mehr direkt erreichen. SZ-Grafik/Quelle: Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr