

# „Das Angebot für den Fahrgast sinkt rapide“

**Bezirksausschuss-Chef Georg Kronawitter (CSU) vermisst die Abstimmung mit dem Bus- und U-Bahn-Betrieb**

Von Renate Winkler-Schlang

Nur Nachteile sieht Georg Kronawitter (CSU), Vorsitzender des Bezirksausschusses Trudering-Riem, durch die zweite S-Bahn-Stammstrecke auf den Stadtbezirk zukommen. Trudering und auch der von Waldtruderingern genutzte S-Bahnhof Gronsdorf hätten nach heutigem Stand in der Hauptverkehrszeit einen schlechteren Takt, viele Fahrgäste müssten am Leuchtenbergring umsteigen und die Anschlüsse zu Bussen und U-Bahn würden nicht mehr passen.

Zwei Betriebsfälle hat die Bahn durchgerechnet für den zweiten Tunnel. Der so genannte „Mitfall 1“ orientiert sich am bisher bekannten S-Bahn-Fahrplan und brächte weder Verbesserung noch Verschlechterung. „Den wird es aber nicht geben“, erklärte Kronawitter dem Bezirksausschuss. „Grund: Er hätte nicht ausreichend neue Fahrgäste, so dass sich diese Rieseninvestition volkswirtschaftlich nicht lohnt.“ Daher habe man den „Mitfall 2“, das Expresslinienkonzept

entwickelt. Es geht aus von einem 15-Minuten-Takt und einer überlagerten Express-S-Bahn im 30-Minuten-Takt.

Nun hat die S 4 in Trudering bisher in den Hauptverkehrszeiten einen Zehn-Minuten-Takt, nur am Rest des Tages kommt sie im 20-Minuten-Rhythmus. Die Bahn rechnet den künftigen 15-Minuten-Takt auf den Tag hoch und sieht darin im Schnitt eine Angebotsverbesserung von 45 Prozent. Kronawitter jedoch rechnet anders: Gerade die Hauptverkehrszeit sei interessant für die Bürger, erklärt er. „Und da haben wir dann anstelle der bisher sechs Bahnen pro Stunde nur noch vier. Das Angebot sinkt also rapide für den Fahrgast.“ Die Express-S-Bahn nutze den Truderingern nichts, denn sie rausche durch. „Ein Zornedinger hat mehr davon, denn dort hält sie. Das heißt, der Speckgürtel wird bevorzugt. Ich weiß daher nicht, woher die Begeisterung des Münchner Stadtrats für die zweite Stammstrecke kommt.“

Busse und U-Bahn seien auf den bisherigen runden Takt abgestimmt. Das ge-

samte System werde wohl kaum angepasst. Für die Fahrgäste entstünden also insgesamt wesentlich längere Fahrzeiten von und zur Arbeit oder Schule. Dazu komme die Tatsache, dass in Zukunft je nach Streckenkonzept nicht mehr jede Ost-Linie bis zum Ostbahnhof fahren werde. Das bedeute für viele ein umständliches und störanfälliges Umsteigen am Leuchtenbergring. Dort werde es künftig einen neuen Engpass geben, prophezeit Kronawitter.

Er sieht noch einen weiteren Knackpunkt: Die Störanfälligkeit des neuen Systems. Nur wenn die beiden Tunnel getrennte Stromversorgung und Signaltechnik bekämen, könne im Notfall der eine die Schwierigkeiten im anderen kompensieren. Die Bahn aber neige in diesen Dingen zur Zentralisierung. „Wenn der Blitz einschlägt, liegen zwei Röhren lahm“, so Kronawitter. Auch modernste Technik könne solche Unfälle nicht ganz verhindern.

Die CSU in Trudering befürchtet aber noch weitere negative Auswirkungen:

Man müsse wissen, dass 50 000 der 70 000 erwarteten Fahrgäste der neuen Röhre nicht vom Auto auf die S-Bahn umsteigen, sondern von der U 5 kommen. Daher erhebe sich nicht nur die Frage, ob diese U-Bahn-Linie noch wirtschaftlich sei. Viel schlimmer sei, dass auch den sinnvollen Verknüpfungen der U 4, die in der City parallel zur U 5 verläuft, mit der S-Bahn der Boden entzogen werde. Dabei sei eine Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing ebenso sinnvoll wie die über den Arabellapark hinaus bis nach Engelschalking.

Der Bezirksausschuss hatte in seiner Sitzung die Haidhauser Bürgerinitiative gegen den S-Bahn-Tunnel zu Gast, der Kronawitter nach eigenen Worten „große Sympathie“ entgegenbringt. Deren Sprecher Walter Heldmann berichtete von der Angst der Haidhauser vor sechs Jahren Riesenbaustelle. Zudem sei diese Röhre nicht nur ein Milliardengrab, sie könne bei einem Terroranschlag auch zu einer „Todesfalle in 40 Metern Tiefe“ werden.