

S-Bahn: Pro und contra zweite Röhre

Streit um die Stammstrecke

Mit zunehmender Vehemenz kämpfen Grüne (tz berichtete), von den Bauarbeiten betroffene Anwohner, Fahrgastverbände und Umweltschützer gegen die zweite S-Bahn-Stamm-

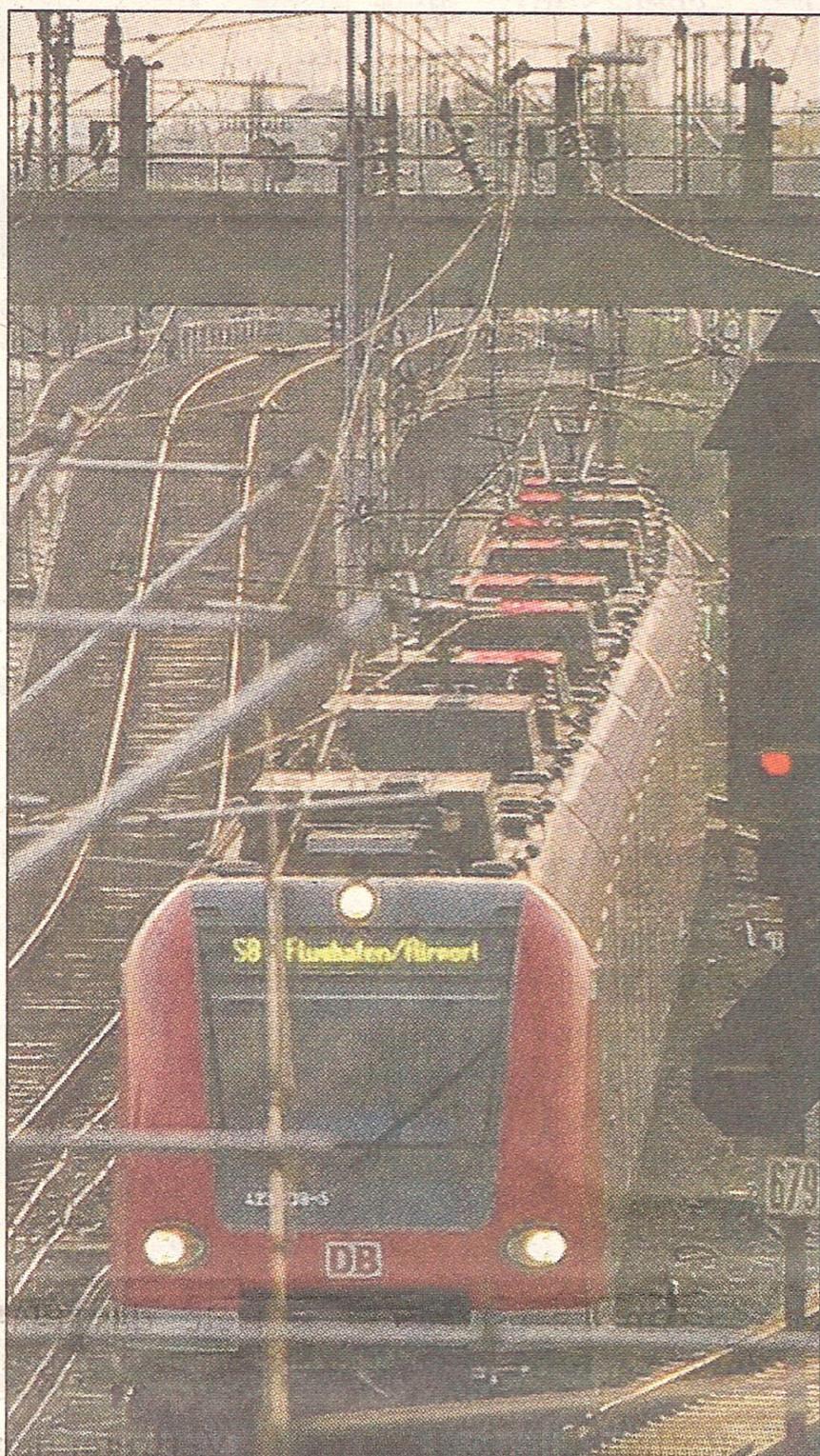
strecke. Sie fordern stattdessen den Ausbau des Südrings. „Die zweite Röhre bestärkt die monozentrische Struktur der S-Bahn und belastet die vorhandenen U-Bahnhöfe zusätzlich“, kri-

tisierte gestern Matthias Hintzen vom Arbeitskreis attraktiver Nahverkehr. Und er fragte, was es für einen Sinn mache, das schon gut angebundene Stadtzentrum noch weiter zu erschließen. Die

Debatte wird momentan sehr emotionsgeladen geführt. Die tz nennt Ihnen die wichtigsten Punkte, die für und gegen eine zweite Stammstrecke sprechen.

KARL-HEINZ DIX

Das spricht dafür:

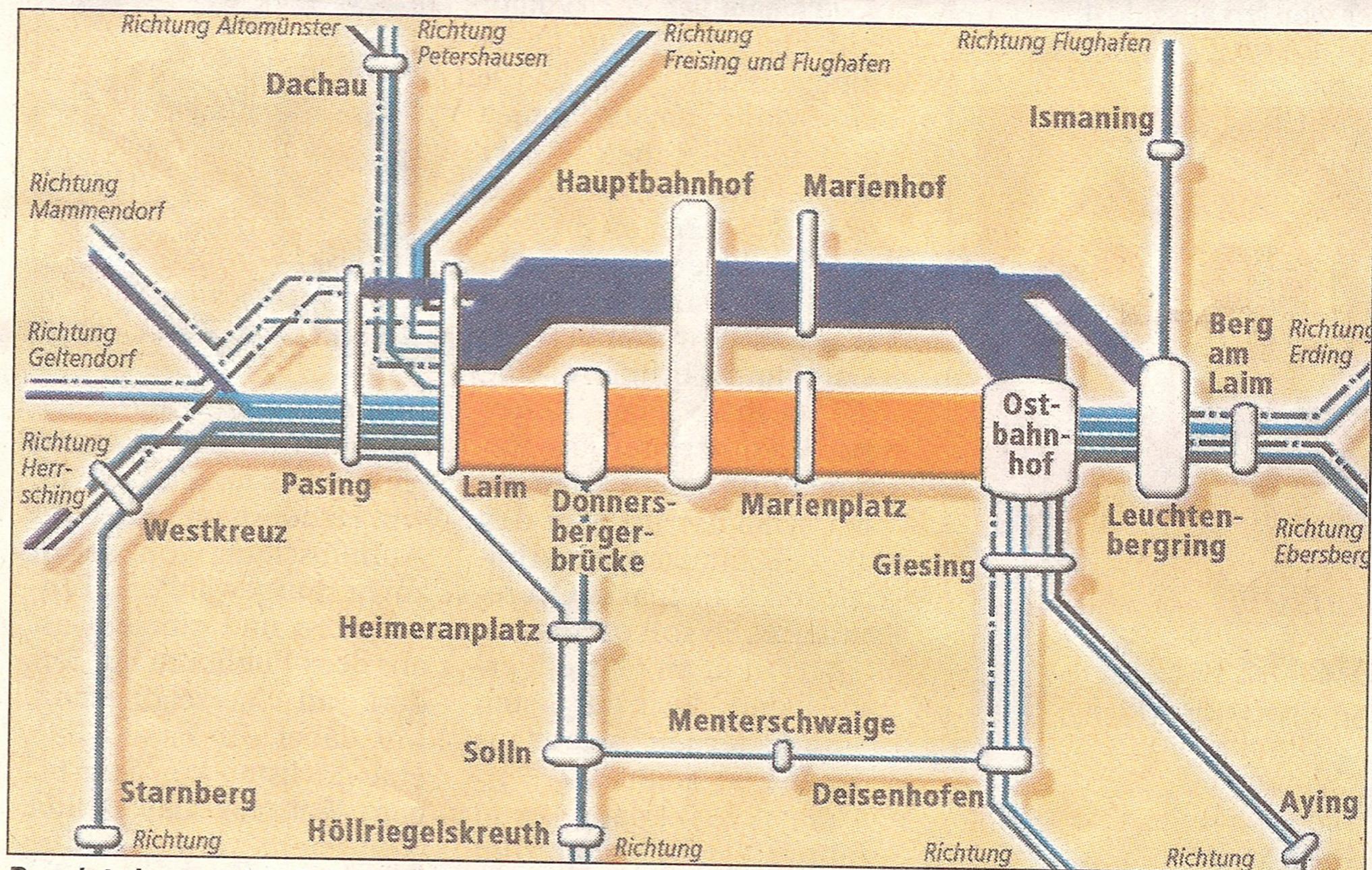


Soll die S-Bahn zusätzlich durch eine zweite Röhre oder den Südring fahren? Foto: ddp

Freistaat, Bahn und Landeshauptstadt haben sich nach langem Streit um die Frage „zweite Röhre oder Ausbau des Südrings?“ vor Jahren auf den neuen Tunnel verständigt. Die Finanzierung durch Bund und Freistaat je zur Hälfte ist gesichert. Die Planungen sind weit fortgeschritten, besonders das für die Genehmigung notwendige Planfeststellungsverfahren. Möglicherweise kann nächstes Jahr der Bau beginnen. Realistischer Fertigstellungstermin wäre dann 2011 oder 2012.

Bewerten Freistaat und Bahn das Projekt neu, beginnen alle Planungen vor vorn. Nach Bahnangaben müssten für den Ausbau des Südrings Häuser abgerissen werden. Anwohner-Proteste sind vorprogrammiert. Wenn nach ein- bis zweijähriger Diskussion eine Mehrheit für den Südring steht, rechnen Experten mit zehn Jahren für Planung, Genehmigung und Bau. Die dringend notwendige Entlastung der Stammstrecke würde dann frühestens 2018 fertig gestellt.

Sowohl Südring als auch zweite Stammstrecke haben Nachteile: Viele Menschen, die künftig in die Innenstadt wollen, müssen dann in Pasing oder am Ostbahnhof umsteigen. Die zweite Röhre bringt die Menschen mit den Stationen Hauptbahnhof und Marienhof aber generell näher ins Zentrum als der Südring, bei dem die Fahrgäste am Heimeranplatz und Kolombusplatz umsteigen müssen. Auch Fernreisende kämen mit dem Südring nicht mehr direkt zum Hauptbahnhof.



Das ist der zweite S-Bahn-Tunnel, der ab Laim nur zwei Stationen bis Ostbahnhof hat

Das spricht dagegen:

Gestern formulierten die Fahrgastverbände Pro Bahn, Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr sowie der Bund Naturschutz die Nachteile der zweiten Röhre: Nach ihren Schätzungen ist ein viergleisiger Ausbau des Südrings mit rund 600 Millionen Euro halb so teuer wie der zweite Tunnel und mangels geologischer Schwierigkeiten einfacher zu bauen. Durch die Verknüpfung mit den U-Bahnhöfen Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz verteilen sich die Fahrgäste beim Umstei-

gen besser auf die U-Bahn-Linien, als dies bei nur zwei Umsteige-Bahnhöfen (Hauptbahnhof und Marienhof) der Fall ist.

Für viele Fahrgäste wäre der Südring auch psychologisch gesehen angenehmer, weil sie nicht mit langen Rolltreppen bis zu 40 Meter in den Untergrund fahren müssten und kürzere Umsteigewege hätten. Außerdem würde den Anwohnern des Südrings endlich ein vernünftiger Lärmschutz spendiert. Auch die Betriebskosten sind deutlich niedriger. Andreas

Barth, Sprecher von Pro Bahn: „Wir sollten das Geld nicht verbuddeln, sondern in fahrende Züge stecken.“ Die Reisenden aus Richtung Kreuzstraße (S 6) und Holzkirchen (S 5) müssten beim Südring nicht wie beim Tunnel automatisch über die zweite Röhre fahren. Nachteil: Die Züge würden weiter am Ostbahnhof wenden.

Eine dritte Lösung, die herumgeistert, lässt sich nicht realisieren: Zwei Gleise an die bisherige Stammstrecke anbauen. Dazu ist der Untergrund zu stark verbaut.