



Münchner S-Bahn

Die Entscheidung naht

Die Fronten zwischen Südring-Anhängern und Tunnel-Fans zum Ausbau des Schienennetzes sind verhärtet. Jetzt wird eine neue Studie vorgestellt

Von Dominik Hutter

„Das ist alles durchgerechnet“, versichert Thomas Kantke den Zuhörern im Saal. „Es funktioniert“. Hinten an der Wand gleiten in einer Computersimulation Konvois aus bunten Klötzchen über stilisierte Schienen, teilen sich an Abzweigungen auf und kommen später an anderer Stelle wieder zusammen. Münchens S-Bahn-Verkehr der Zukunft – zumindest so, wie ihn sich der Referent und seine Mitstreiter vorstellen. Seit Monaten schon tourt Kantke gemeinsam mit Stefan Baumgartner und Dietz-Ulrich Schwarz durch Büros, Kneipenräume und Veranstaltungssäle, mal in München, mal im Umland, und stellt das Konzept vor. Selbst im ehrwürdigen Großen Sitzungssaal des Rathauses am Marienplatz waren sie schon und haben dem Stadtratsplenum eine Kurzfassung präsentiert.

Geld verdienen die drei nicht mit ihrer zeitraubenden Tätigkeit. Ihr ausgeklügeltes System, wie die S-Bahn auch ohne den kostspieligen Bau einer zweiten Tunnelstrecke ihre Takte verdichten kann, ist in mühsamer Kleinarbeit in Privatinitiative entstanden. Es konkurriert mit dem Modell des privaten Münchner Planungsbüros Vieregge-Rößler, das ebenfalls anstelle der in 40 Meter Tiefe geplanten Röhre lieber den bestehenden DB-Südring für die S-Bahn fitmachen will. Auch dabei handelt es sich keineswegs um eine offizielle Planung, sie hat aber ebenfalls schon den Münchner Stadtrat beschäftigt.

Es muss sich wohl um ein besonderes Verhältnis handeln, das die Münchner zu ihrer S-Bahn pflegen. Bei Bürgerversammlungen zählt es zum Alltag, dass irgendjemand mit einem Stadtplan auftaucht, in den mit Filzstift mögliche neue Schienenstrecken samt Bahnhöfen eingezeichnet sind. Letztere vielleicht noch beklebt mit weißem S im grünen Kreis, dem allseits bekannten S-Bahn-Symbol. Lau-

ter private S-Bahn-Planer. Vielleicht ist das aber auch notwendig. Denn was zur Eröffnung 1972 noch als grandiose Neuerung mit enormem Potential galt, ist inzwischen in die Jahre gekommen. Das Verlässlichste an der S-Bahn, das zeigt sich vor allem in den Herbst- und Wintermonaten, ist ihre Unzuverlässigkeit. Konzipiert für 250 000 Fahrgäste pro Tag, drängeln sich inzwischen fast 800 000 in den Waggons, der vier Kilometer lange Tunnel zwischen Haupt- und Ostbahnhof zählt zu den meistbefahrenen Eisenbahnstrecken Europas. Geht irgendetwas schief, bricht sogleich ein ebenso hartnäckiges Chaos aus. Und es geht oft etwas schief.

Dazu kommt, dass in München der Verkehr noch zunimmt – vor allem durch die weiter wachsende Bevölkerung des Umlands, die mit ihrer Leidenschaft fürs automobilen Pendeln verstopfte Straßen und verpestete Luft hinterlässt. Die Lösung, davon sind Verkehrsplaner überzeugt, kann nur ein verbessertes Angebot bei der S-Bahn sein. Dichtere Taktfolgen zum Beispiel, oder auch kürzere Fahrtzeiten. Mit dem bestehenden Nadelöhr unter der Münchner Innenstadt ist dies aber nicht mehr möglich. Die Röhre ist voll.

Was tun? Denn viereggeisig ausbauen, das war rasch klar, lässt sich die Trasse nicht – zumal der Betrieb während der Bauarbeiten weiterlaufen muss, was bei einer Tunnelweiterung nicht eben zu den leichtesten Übungen gehört. Im städtischen Planungsreferat besann man sich auf die bestehende oberirdische Gleisverbindung zwischen Haupt- und Ostbahnhof, den Südring, der allerdings auch nur beschränkte Kapazitäten übrig hat – über diese Strecke wird unter anderem

der Österreich- und Italienverkehr abgewickelt. Die Alternative kam aus dem Bayerischen Verkehrsministerium vom damaligen Ressortchef Otto Wiesheu: ein zweiter Tunnel parallel zum ersten. Sozusagen als Fortsetzung des zentralistischen Erfolgsrezepts, durch das die S-Bahn groß geworden ist.

Dieser Ansatz gefällt nicht jedem. Das Gebot der Stunde müsse vielmehr Dezentralisierung heißen. Mit einem ausgebauten Südring – so die Haltung seiner Fans – lassen sich neue Stadtviertel erschließen, und billiger wird es außerdem. Zwar belegte schon 2001 eine vergleichende Untersuchung klar die Vorteile der Tunnellösung – so klar, dass das einst südringorientierte Planungsreferat sogleich auf den Röhrenkurs einschwenkte. Münchens Berufs- und Hobbyplaner führten das Tunnel-Südring-Duell trotzdem weiter. Bis heute.

Allerdings hat die offizielle Seite in all den Jahren auch nicht unbedingt dazu beigetragen, die Gegner des Projekts durch eine klare Linie zu überzeugen. Die verschiedenen Tunnelplanungen füllen inzwischen ganze Regalwände: Erst wurde die Trasse aus Platzgründen in 40 Meter Tiefe verschoben, dann sparte man den Großteil der Haltestellen ein. Als trotzdem gravierende Schwierigkeiten im Kosten-Nutzen-Vergleich auftauchten – ein Problem, das die Finanzierung des gesamten Projekts in Frage stellt –, begannen die Experten des Ministeriums an Stufenlösungen zu tüfteln. In der Folge musste die gesamte Trassierung unter den Haidhauser Altbaustreifen noch einmal neu geplant werden. Haidhausen 2 nannte sich das, und als sich die Staatsregierung kurz später des Transrapid entledigte, wandte sich das Ministerium Haidhausen 3 zu. Nochmal alles neu, weil plötzlich auch die Flughafenanbindung mit der Stammstreckenplanung kombiniert werden musste. Im Schatten dieses Kuddelmuddels, das der grüne Landtagsabgeordnete und

Tunnelgegner Martin Runge gerne als „Dilettantismus“ brandmarkt, hat sich die Südringfront formiert. Mit eigenen Planungen, denen von Kantke/Baumgartner/Schwarz und Vieregge-Rößler zum Beispiel, einer Bürgerinitiative und der Drohung, die tunnelfixierte Stadt München notfalls per Bürgerbegehren zur Räson zu bringen.

Das Ganze war durchaus von Erfolg gekrönt. Denn plötzlich wich die grüne Stadtratsfraktion von ihrem einstigen Tunnel-Ja ab, und als sich auch die CSU den Bedenken anschloss, hatte die offizielle Planung auf einmal keine zuverlässige Mehrheit mehr. Es folgte ein Dacapo des Tunnel-Südrings-Vergleichs von 2001, diesmal in den aktuellen Planungsvarianten. Diese Studie, die an diesem Montag offiziell vorgestellt wird, bestätigt klar das Ergebnis ihrer Vorgängerin. Ob das jahrelange Gezerre damit ent-

schieden ist, bleibt unklar. Die Fronten sind derart verhärtet, dass einige Fans des Südrings schon einmal prophylaktisch Zweifel an der Objektivität des Papiers aufbern – ohne es jemals zu Gesicht bekommen zu haben. Es ist wie immer bei solchen Endlosdebatten: Von liebgewonnenen Positionen weicht man umgern ab. Sollte der Landtag, was wohl im Dezember oder Januar der Fall sein wird, der Pro-Tunnel-Empfehlung der Studie folgen, könnte es nach Jahren doch noch vorangehen mit dem Münchner S-Bahn-Ausbau. Das Baurecht für einen von drei Abschnitten liegt bereits vor. Von großer Bedeutung ist der Tunnel auch für ein ganz anderes Projekt: den Neubau des Hauptbahnhofs. Denn für das zusätzliche Tiefgeschoss müssten Teile des bestehenden Gebäudes abgebrochen werden. Es gilt nicht als sinnvoll, sie später im alten Stil wieder aufzubauen.



Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.264, Montag, den 16. November 2009, Seite 30

Fenster schließen >