

Artikel publiziert am: 26.01.10

Datum: 27.01.2010 - 16.37 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/bund-naturschutz-der-s-bahn-tunnel-schadet-region-606027.html>

## Bund Naturschutz: „Der S-Bahn-Tunnel schadet der Region“

München - Der Streit um den zweiten S-Bahn-Tunnel geht in die entscheidende Phase. Wenige Wochen vor einer Weichenstellung im Landtag erhebt der Bund Naturschutz schwere Vorwürfe: Mit dem Milliardenprojekt verschlechtere sich die Anbindung vieler Umland-Stationen.



© dpa

Alle zwei Minuten fährt ein Zug auf der Stammstrecke der Münchner S-Bahn von Pasing über den Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof.

Eigentlich sollte mit dem Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels alles besser werden im Münchner Nahverkehr. Die 40 Meter tiefe Röhre zwischen Haupt- und Ostbahnhof sollte vor allem das Nadelöhr des ersten Tunnels beseitigen und Kapazitäten für den Zehn-Minuten-Takt der S-Bahn schaffen.

Sollte er. Denn vom Zehn-Minuten-Takt redet heute niemand mehr. Der wurde jüngst bei einer vergleichenden Untersuchung zwischen dem zweiten Tunnel und dem Bahn-Südring verworfen. „6T“ heißt nun das geplante Betriebskonzept, bei dem S-Bahnen im 15-Minuten-Takt fahren und diese auf manchen Außenästen – geplant sind zurzeit die Strecken nach Herrsching, Mammendorf und Ebersberg – durch zwei Express-Züge pro Stunde verstärkt werden sollen. Nur diesem Konzept hatten die Gutachter die Förderfähigkeit beim Bund attestiert.

Lesen Sie hier die Ergebnisse der Untersuchungen durch den Bund Naturschutz:

[Die Folgen eines zweiten Tunnels für jeden Ast](#)

[Auswirkungen auf die Takte und Verluste von Direktverbindungen](#)

Nun aber protestiert der Bund Naturschutz (BN). „Damit leisten wir dem öffentlichen Nahverkehr einen Bärendienst“, schimpft Martin Hänsel, stellvertretender Geschäftsführer des BN München. Mit dem Tunnel würden 35 Stationen ihre Direktverbindungen zu wichtigen Halten in der Innenstadt verlieren, etwa zum Rosenheimer Platz, zum Isartor oder zum Stachus. S-Bahnen aus Erding, Freising und Tutzing würden komplett durch den neuen Tunnel fahren. Fahrgäste aus diesen Richtungen seien damit zum Umsteigen gezwungen. Denn in der neuen Röhre sind nur Stationen am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof vorgesehen.

Damit aber nicht genug: 14 Bahnhöfe verlieren laut BN mit Einführung der Express-Züge zur Hauptverkehrszeit den Zehn-Minuten-Takt und würden nur noch alle 15 Minuten bedient, darunter Neuaubing oder Neugilching

auf der heutigen S 8. Hier würden die Express-Züge einfach vorbeirauschen. Weitere 32 Bahnhöfe würden zudem im Spätverkehr den 20-Minuten-Takt verlieren und nur noch alle 30 Minuten angefahren werden, betont der BN. Selbst an 33 Halten, für die der 15-Minuten-Takt rechnerisch eine Verbesserung bedeuten könnte, ist diese laut BN fraglich. Denn: Die meisten betroffenen Strecken würden nicht ausgebaut. „Diese Taktverdichtung funktioniert also höchstens auf dem Papier“, urteilt der BN.

Gewiss werden die Argumente des BN bei einer Anhörung des Landtags am 25. Februar wieder auftauchen. Dann sollen die Parlamentarier nochmals über ein Verkehrskonzept für den Großraum München beraten. Auch die Anbindung des Flughafens über einen Nordtunnel wird dann eine Rolle spielen.

Matthias Kristlbauer