

Neuer S-Bahn-Tunnel dünnt Takt aus

0

05.02.10 | München | 8 FACEBOOK
 Artikel drucken | Artikel empfehlen | Schrift: a / A

München - Vom Umland mit der S-Bahn nach München – eigentlich sollte das mit dem zweiten S-Bahn-Tunnel schneller gehen. Nun aber räumt sogar der MVV ein, dass die neue Röhre auch Verschlechterungen des S-Bahn-Takts mit sich bringt.

Der Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels teilt den Großraum München in zwei Lager: Auf der einen Seite die Gegner des Milliardenprojekts, die lieber den Bahn-Südring ertüchtigt sähen. Auf der anderen Seite die Unterstützer des Tunnelprojekts. Zu diesen zählt auch der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund, kurz MVV. Umso überraschender ist dessen jüngste Stellungnahme. Die Zahlen, die jüngst der Bund Naturschutz (BN) in einer Studie vorgelegt hatte, seien korrekt, erklärte eine Sprecherin des MVV. Wie berichtet, hatte der BN bemängelt, dass mit dem neuen Tunnel 35 Bahnhöfe im MVV-Netz ihre Direktverbindung zu bestimmten Stationen in der Münchner Innenstadt verlieren würden, etwa zum Isartor oder Stachus. Denn S-Bahnen aus Erding, Freising und Tutzing sollen ausschließlich durch den neuen Tunnel fahren, der weniger Haltestellen hat als die bisherige Röhre. Sechs Bahnhöfe – darunter Freising, Ebersberg und Mammendorf – würden zur Hauptverkehrszeit gar den 20-Minuten-Takt verlieren. Stattdessen starteten hier nur alle 30 Minuten Züge in Richtung München. Im Spätverkehr sollen von dieser Umstellung gar 32 Stationen des Netzes betroffen sein.

Der Grund für diese Verschlechterung ist das Betriebskonzept mit dem Namen „6T“. Dabei fahren S-Bahnen im 15-Minuten-Takt. Auf drei von zwölf Außenästen – geplant sind die Strecken bis Weßling, Maisach und Grafing Bahnhof – sollen zwei Express-Züge je Stunde das Angebot verstärken. Die aber halten nicht überall. Die Folge: An 14 Bahnhöfen entfällt der jetzige Zehn-Minuten-Takt. Stattdessen fahren hier Züge nur noch alle 15 Minuten. „Dies ist tatsächlich in der Hauptverkehrszeit ein gewisser Nachteil“, räumte der MVV ein. Betroffen seien allerdings nur Stationen mit geringerem Passagieraufkommen: Vaterstetten etwa, Neugilching oder Gernlinden.

Zuletzt war dieses Betriebskonzept heftig in den Umlandgemeinden diskutiert worden. Am Freitag startete der MVV deshalb eine Offensive, um auch die Vorteile der Umstellung aufzuzeigen. Demnach werde künftig an 33 Stationen ganztägig ein 15- statt dem 20-Minuten-Takt angeboten, zum Beispiel auf den Streckenabschnitten Moosach-Neufahrn oder Markt Schwaben-Riem. An neun Stationen werde zudem der Zehn-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit durch einen 15-Minuten-Takt plus ganztägige Express-S-Bahnen ersetzt.

MVV-Chef Alexander Freitag ermahnte die Umlandgemeinden, sich diese Vorzüge durch den Kopf gehen zu lassen: „Suboptimale Lösungen, Kirchturmdenken und das Fokussieren auf einzelne Argumente zu Lasten des Gesamtnutzens bringen uns in der momentan entscheidenden Phase nicht voran.“ Denn am 25. Februar soll der Landtag über das neue Münchner Nahverkehrskonzept debattieren. Dabei werden auch Alternativen zum zweiten Tunnel beleuchtet, dessen Kosten momentan auf rund 1,5 Milliarden Euro geschätzt werden.

Aus dem Bayerischen Verkehrsministerium hieß es unterdessen, die zweite Stamstrecke biete Kapazitäten, das geplante Startkonzept weiter zu verdichten. Der Grünen-Landtagsabgeordnete Martin Runge glaubt dieser Ankündigung indes nicht. „Das ist gar nicht gewollt, weil das Geld weniger wird“, sagt er. Der neue S-Bahn-Takt sei das Ende für den zweiten Tunnel.

Matthias Kristlbauer

[zurück zur Übersicht: Nachrichten](#)

Diese Seite bookmarken bei...



Kommentare

06.02.10 meint truse (anonym)

Viel Einzelargumente sind des Gesamtnutzens Tod.

Herr Freitag und auch Herr Breu vom Regionalen Planungsverband vernachlässigen ihre eigentlichen Aufgaben und haben sich zu hochbezahlten Lobbyisten der Tunnelbauer gewandelt. Leider fallen viele Kommunalpolitiker in den Landkreis auf so etwas herein.

[antworten](#)



[melden](#)

06.02.10 meint larry (anonym)

Ich glaube, dass umsteigen am Ostbahnhof oder Pasing wird niemanden stören, aber von der Peripherie sollte schon mindestens ein 10-Min Takt von allen Bahnhöfen laufen, dass wäre wesentlich !

Die Verbesserung muss da sein, und dann wird die Lösung gesucht die dies erfüllt, nicht umgekehrt !

Das Netz ist für die Kunden da und sollte Ihren Bedürfnissen folgen und keinen komplizierten Ideen!

Kurzer Takt von allen Bahnhöfen , bitte keine immer komplizierteren Konstrukte.

[antworten](#)



[melden](#)

06.02.10 meint Schildbürgermeister (anonym)

Falsch!

Der neue Tunnel liegt in 40 Meter Tiefe!

Die Umsteigezeit wird mindestens fünf Minuten betragen.

Ich kann mir schöneres vorstellen, als alleine Morgens und Abends 5 Minuten auf der Rolltreppe zu verlieren.

Das macht in der Summe der Woche fast eine Stunde!

Diese fünf Minuten pro Umsteigen, auf den alten Tunnel, z.B. verlängert dann genau die Fahrzeit, die durch Express- S- Bahnen etc. eingespart werden soll.

Eine Milchmädchenrechnung der Tunnellobby, die möglichst viele Steuermilliarden

verbauen will, wohl unsinnig, wie sich immer mehr herausstellt!

Für die Engpässe auf den Linien nach Erding, Freising und Geltendorf mangelt es ohnehin an Gleiskapazität im Außenbereich. Und am Geld, um diese auszubauen!!!!

Verkehr entsteht nicht, Verkehr wird gemacht!



[melden](#)

06.02.10 meint Hypolyth (anonym)

Das sehe ich genauso. Die Umsteigezeiten werden den Fahrzeitleistungen völlig auffressen. Zudem ist das ein sehr kompliziertes Netz- und Fahrplankonstrukt. Einfacher wäre es die Taktzeiten auf den Aussenstrecken generell auf 10 Minuten zu verdichten. Aber dazu müssten die seit 20 Jahren ausstehenden Ausbauten endlich stattfinden. Ohne Ausbauten in den Aussenstrecken, mit diesen häufigen Störungen (z.B. S1) ist auch der 2. Tunnel sinnlos. Zudem fehlt in Pasing sowieso ein Bahnsteig für die 2. Röhre. Sind die Gleise belegt, steht die schnellste S-Bahn vor dem Bahnsteig und wartet, bis ein Gleis frei ist. Das kann man jetzt auch noch am Ostbahnhof erkennen, obwohl hier vor 3 Jahren eine Weichenverbindung für Gleis 3 eingebaut wurde. Was hat es gebracht? Nicht viel! Störungen werden von den Aussenästen und in Pasing/Ostbahnhof erzeugt. Besser wäre es, wenn jede 2. S-Bahn (10 Takt) in den 2. Tunnel einfährt. Dann kann man auswählen, welche man möchte. Nordtangente/Südring hätte mehr Vorteile.

[antworten](#)



[melden](#)

06.02.10 meint luckyluke (anonym)

an dem Betriebskonzept kann man ja noch arbeiten... bis 2018...
zwei Tunnel haben auf jedenfall eine größere Leistung als einer...
also bitte... fangt endlich an....

[antworten](#)



[melden](#)

vor 14 Stunden meint Klaus Dieter (anonym)

So ein Käse!

Was soll das Betriebskonzept bringen?

Die Linien, die bereits heute einen 10 Minutentakt haben, brauche keine Verbesserungen.

Und auf den Linien, wo er heute schon nicht möglich ist, wird er auch mit dem Tunnel nicht möglich sein.

Und da wo ein besserer Takt heute nicht benötigt wird, wird er in der Zukunft auch nicht benötigt.

Es fehlt an der Grundsubstanz, Ausbauten Richtung Geltendorf, Freising und Markt Schwaben, auf vier Gleise und nicht am Tunnel, Betriebskonzept oder sonstwo!



[melden](#)

vor 13 Stunden meint Jan Hus (anonym)

Die Taktzeit soll im Spätverkehr von 20/40 Minuten auf 30/30 Minuten geändert werden? Da droht der Region und der Stadt wohl schlimmes: die anderen Verkehrsmittel müssen ja auf die Anschlüsse der S-Bahn abgestimmt werden. Das bedeutet dann auch für die Münchner MVG statt eines abendlichen 20-Minuten-Taktes ein 30-Minuten-Takt. Da werden dann einige lieber mit dem Auto fahren statt sich an den Haltestellen die Beine in den Bauch zu stehen.

Ob die sinkenden Fahrgastzahlen die eingesparten Fahrten wieder ausgleichen?

[antworten](#)



[melden](#)

vor 5 Stunden meint Joe (anonym)

Naja, abends fährt die U-Bahn meistens im 10-Minuten-Takt (wenn nicht gerade wieder irgendwo dilettantisch gebaut wird und Gleise gesperrt werden müssen). Du sprichst hierbei eher von der Nacht, also nach 24:00, bzw. von ganz frühen Morgenstunden. Dass für Nachtschwärmer die MVG der schlechteste Ansprechpartner ist, liegt auf der Hand. In anderen Großstädten fährt wenigstens die Nacht U- und S-Bahn durchgehend, hier muss man stundenlang auf den ÖPNV warten bzw. mit dem Taxi fahren. Ich finde, sie könnten wenigstens versuchsweise mal einen 30-Minuten-Takt in die Nacht legen, das würde die MVG wieder attraktiv machen. Nur das wäre jetzt wieder ein ganzes anderes Thema....



[melden](#)