



Der falsche Takt

Die Gegner der zweiten Stammstrecke stören sich nicht nur an Dreck und Lärm während der Bauarbeiten - sie fürchten auch, dass manche Stationen künftig seltener angefahren werden

München - In Haidhausen hat der Protest Tradition. Als die Planer vor ein paar Jahren noch eine andere Trasse bevorzugten und dabei in der Kirchenstraße eine langjährige, offene Baugrube vorgesehen hatten, empörten sich die Haidhauser. Mittlerweile sehen die Planungen zwar einen anderen Trassenverlauf vor; der Widerstand gegen die zweite Röhre hält jedoch unvermindert an. 1400 Einwendungen liegen bei der Regierung von Oberbayern gegen die Trasse in Haidhausen vor. Von Ende Januar an werden die Einwände der Bürger erörtert. Aber auch die Landtags-Grünen, die FDP im Stadtrat, Teile der Münchner CSU sowie Naturschutz- und Fahrgastverbände sind gegen die zweite Stammstrecke. Ein kurzer Überblick über ihre Argumente:

Die Anwohner und Geschäftsleute in Haidhausen befürchten Dreck und Lärm durch die etwa sechseinhalb Jahre dauernden Baustellen in ihrem Viertel. So soll zum Beispiel am Orleansplatz eine riesige Baugrube entstehen, von der aus die Bahn den Tunnel in Richtung Westen vorantreiben will. Zudem soll dort ein neuer unterirdischer Bahnhof entstehen. Ähnliche Planungen gibt es auch am Marienhof. Auch dort regt sich Widerstand: Geschäftsleute aus der Umgebung klagen vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gegen die geplante Baustelle. Eine Entscheidung werden die Richter voraussichtlich im Januar verkünden. In Haidhausen fürchten einige Bewohner zudem Erschütterungen oder Risse in ihren Häusern, wenn sich die Tunnelmaschine durch den Untergrund gräbt.

Künftig sollen nach den Planungen der Bahn und des Verkehrsministeriums nur noch Züge aus Teilen des bisherigen Netzes durch die erste Röhre fahren; andere werden durch die zweite Röhre rauschen. Das hat schlechtere Anbindungen an die Innenstadt zur Folge, argumentiert etwa der Grünen-Landtagsabgeordnete Martin Runge. So würden zum Beispiel die Fahrgäste auf dem Ostast der heutigen S2 (Riem bis Erding) zum Umsteigen gezwungen, sofern sie zum Stachus oder zum Rosenheimer Platz wollen. Davon seien insgesamt 35 Stationen im Gesamtnetz betroffen.

Auch schlechtere Takte erwarten die Gegner: Denn auf der Linie S3 zum Beispiel lässt die Bahn derzeit sogenannte Verstärkerzüge fahren, die dafür sorgen, dass während des Berufsverkehrs ein Zehn-Minuten-Takt möglich ist. Die Planungen der Bahn und des Ministeriums sehen zur Hauptverkehrszeit einen 15-Minuten-Takt im gesamten Netz vor. Das ist eine Verbesserung für die, bei denen jetzt nur alle 20 Minuten ein Zug rollt. Es ist aber auch eine Verschlechterung an den Stationen, an denen die Bahn jetzt durch die Verstärkerbahnen den Zehn-Minuten-Takt bietet - und an denen künftig die Express-Bahnen vorbeirauschen.

Der zweite Tunnel kostet Schätzungen zufolge etwa zwei Milliarden Euro; im Gegenzug befürchten die Gegner fehlende Ausbaumaßnahmen an anderen Stellen im Netz. Dafür fehle schlicht das Geld, etwa für den Ausbau der Strecke Pasing-Buchenau. Die ist stark belastet, zum einen wegen der vielen Pendler, zum anderen aber auch, weil sich die S-Bahnen die Gleise mit Regionalzügen aus dem Allgäu und Fernverkehrszügen aus der Schweiz teilen müssen. Das werde zur Folge haben, dass auf der Strecke zwar mehr S-Bahnen fahren (wie von den Planern vorgesehen), diese aber zwischen die Regional- und Fernzüge gequetscht werden müssen: Tagsüber werde es einen 14/16-Minuten-Takt geben, ein für die Fahrgäste unkomfortabler 'Stolpertakt', so der Bund Naturschutz. Die Planer entgegneten jedoch: Der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn lasse sich viel besser mit dem 30-Minuten-Takt des Regionalverkehrs verzahnen.

Die Stadt und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) zählen nicht zu den Gegnern; sie unterstützen den Bau der zweiten Röhre. Dennoch haben sie Sicherheitsbedenken angemeldet und fordern Verbesserungen: So sieht die MVG Probleme bei den Übergängen von der S- zur U-Bahn am Haupt- und Ostbahnhof. Unter anderem seien die Wege zu gering dimensioniert. Und die Feuerwehr will unter anderem, dass die Bahn in ihrem Tunnel Wandhydranten installiert, mit denen ein Brand besser bekämpft werden kann. Das lehnt die Bahn ab; die Richtlinien des Eisenbahnbundesamts sähen dies nicht vor. Auch das wird also in der Erörterung Ende Januar erneut eine Rolle spielen. Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.299, Montag, den 27. Dezember 2010 , Seite 38

Fenster schließen