

Artikel publiziert am: 28.01.2012 - 06.00 Uhr

Artikel gedruckt am: 28.01.2012 - 17.50 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/stadt-muenchen/alternativ-konzept-zweiten-s-bahn-tunnel-mm-1579320.html>

Alternativ-Konzept zum zweiten S-Bahn-Tunnel

München - Der Bau des zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels stockt. Umwelt- und Fahrgastverbände haben deshalb ein Alternativkonzept für den Schienenverkehr vorgelegt. Das Problem: Auch das kostet Milliarden.



© dpa (Symbolbild)

Der Großraum München wächst und wächst. Neben erschwinglichem Wohnraum ist das Problem der Mobilität das wohl dringlichste der Region. Gerade der Bau des zweiten Stammstreckentunnels für die S-Bahn, der von der Staatsregierung als Mittelpunkt sämtlicher Verbesserungen angesehen wird, kommt aber nicht voran. Der Grund: Es fehlt das Geld. Bis zu 2,2 Milliarden Euro soll die zweite Röhre nach derzeitigen Erkenntnissen kosten. Kritiker fürchten, dass diese Summe bei weitem nicht ausreichen wird.

Eine Gruppe von Verbänden – darunter der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr, der Verkehrsclub Deutschland, Green City und der Bund Naturschutz in Bayern – hat nun zusammen mit den Ingenieuren Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwartz ein Alternativkonzept zur zweiten Röhre vorgelegt. Dieses sieht vor, den Schienenverkehr ins Umland stufenweise bis 2030 so auszubauen, dass auf allen S-Bahn-Strecken der 10-Minuten-Takt eingerichtet werden kann. Damit könnten 1,5 Millionen Personen pro Tag befördert werden – doppelt so viele wie heute, heißt es in dem Konzept.

Als Sofortmaßnahmen wollen die Verkehrsplaner unter anderem den 10-Minuten-Takt auf den Westabschnitten der S 6, S 8, S 7 und auf dem Ostabschnitt der S 4 einrichten. Zugleich soll ermöglicht werden, dass S-Bahnen von der Haltestelle Laim bis zum Heimeranplatz weiterfahren können. Als Infrastrukturmaßnahme ist außerdem der Bau der „Umweltverbundröhre“ in Laim vorgesehen.

In einer zweiten Stufe ist neben diversen anderen Maßnahmen der schrittweise Ausbau des S-Bahn-Südrings vorgesehen, den Freistaat und Bahn mehrfach verworfen hatten. Dies solle einhergehen mit einer Lärmsanierung, die „auch ohne S-Bahn längst überfällig“ sei, monieren die Verkehrsplaner. Um die Fahrt zum Flughafen zu beschleunigen wäre geplant, S-Bahn und Güterverkehr mit je zwei eigenen Gleisen zwischen Zamdorf und Johanneskirchen zu trennen. Eigene Gleise für die S-Bahn sollte es auch zwischen Neulustheim und Neufahrn Nord geben. In einer dritten Stufe ist der zweigleisige Ausbau weiterer Strecken vorgesehen – von Weßling nach Hechendorf, Markt Schwaben nach Erding und Grafing Bahnhof nach Ebersberg.

Ganz billig ist das alles aber nicht: 2,5 Milliarden Euro sind für die Maßnahmen vorgesehen. Eine Realisierung in der vorgesehenen Form dürfte deshalb angesichts der Geldknappheit öffentlicher Haushalte schwierig werden.

Nicht in der Summe enthalten sind Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in München. Hier monieren die Planer vor allem zu lange Taktabstände und die radiale Ausrichtung des Schienennetzes. Als eine Maßnahme wird deshalb vorgeschlagen, das Netz der Trambahn auszubauen – von derzeit 79 Kilometer Netzlänge auf mindestens 150 Kilometer.

Von Matthias Kristlbauer

Artikel lizenziert durch © merkur-online

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.merkur-online.de>