

Thema

Die Weiterfahrt verzögert sich

In einer neuen Studie kommt die Bahn zu dem Ergebnis, dass die Stammstrecke dicht ist - sie will damit auch die Argumente der Gegner einer weiteren Röhre entkräften

Von Marco Völklein

Für Bernhard Weisser ist die Sache klar: Nur wenn Bund und Freistaat den Weg frei machen für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke, 'schaffen wir eine nachhaltige Qualitätsverbesserung'. Weniger Störungen und Zugausfälle, neue Expressverbindungen in die Region, zusätzliche Züge aus Augsburg, Ingolstadt oder Rosenheim ins Münchner Zentrum - all das wird aus Sicht des Chefs der Münchner S-Bahn nur mit dem zusätzlichen Tunnel unter der Innenstadt möglich. Mehr Züge durch den bestehenden zu schleusen, sei nicht mehr möglich, sagt Weisser und verweist auf eine Studie, die er bei der Konzernschwester DB Netz in Auftrag gegeben hat. Demnach ist die Kapazitätsgrenze erreicht.

Warum genau ist

der bestehende Tunnel dicht?

Derzeit rauschen zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag maximal 30 Züge pro Stunde und Richtung durch den Tunnel - also alle zwei Minuten einer. Theoretisch sind zwar Abstände von 1,6 Minuten möglich, so steht es auch in Planungsunterlagen der Bahn zum zweiten Tunnel. Doch praktisch benötigt man die verbleibenden 0,4 Minuten als Pufferzeit, und zwar dringend, sagt Weisser. Denn oft stehen die Züge länger am Bahnsteig als vorgesehen, auch weil es dauert, bis die vielen Fahrgäste ein- und ausgestiegen sind. In den 70er Jahren war das S-Bahn-Netz für im Schnitt 240000 Fahrgäste pro Tag ausgelegt worden; heute nutzen es 800000.

Lässt sich die Abfertigung

der S-Bahnen nicht beschleunigen?

Na klar, sagen Kritiker der zweiten Stammstrecke wie die Grünen oder der Bund Naturschutz. Etwa durch den Einsatz von dreigliedrigen Lang- statt Vollzügen, die nur aus zwei Zugteilen bestehen. Oder durch Abfertigungspersonal, das die Bahnsteige überwacht und dem Fahrer ein Zeichen gibt, damit dieser die Türen zwangsweise schließt. Solche Abfertiger setzt die Bahn mittlerweile im Tunnel wie auch an der Hacker-, der Donnersberger Brücke und in Laim ein. Damit habe sie gute Erfahrungen gemacht, sagt Weisser: An diesen drei Stationen seien die Verspätungen um 20 Prozent zurückgegangen. Aber mehr sei nicht drin. Auch nicht durch längere Züge: In die passen zwar mehr Menschen, die Züge haben aber einen längeren Bremsweg und bringen am Ende keine Zeitersparnis.

Ein weiterer Vorschlag der Kritiker: Würde der Lokführer bei Einfahrt in den Bahnhof sämtliche Türen gleich per Knopfdruck zwangsweise öffnen, ließen sich wichtige Sekunden gewinnen. 'Dazu müsste nur die Software der Züge umprogrammiert werden', sagt Stefan Baumgartner, der für die Tunnel-Skeptiker die Vorschläge erarbeitet hat. S-Bahn-Chef Weisser will den Vorschlag prüfen lassen, weist aber gleich auf ein weiteres Problem hin: Eine solche Änderung müsste unter Umständen von den Aufsichtsbehörden genehmigt werden; und das dauert oft mehrere Jahre.

Würde eine technische Aufrüstung

des bestehenden Tunnels helfen?

Baumgartner und seine Mitstreiter plädieren dafür, die sogenannte 'Linienzugbeeinflussung' (LZB) zu optimieren. Sie teilt den Tunnel in einzelne Abschnitte ein, die dann von den Zügen dicht an dicht befahren werden können. Eine Aufrüstung der LZB würde eine noch dichtere Zugfolge ermöglichen. Laut Weisser hat die Bahn dies aber bereits getan: 'Wir haben das Optimum herausgeholt.' Auch habe man 2004 die Bremsen an die LZB gekoppelt, um die Züge schneller zum Stehen zu bringen, sagt Weisser. 'Da ist alles ausgereizt.' Auch lässt er derzeit für 100000 Euro alle Triebzüge mit einer neuen Technik ausrüsten, um die Anfahrleistung zu steigern. So will er weitere Sekunden im dicht getakteten Tunnelverkehr gewinnen. Unterm Strich allerdings würden die Entlastungen 'aufgefressen durch die weiteren Fahrgastzuwächse', sagt Weisser. Das 'Kernproblem', also die begrenzte Kapazität innerhalb des S-Bahn-Tunnels, 'kriegen wir damit nicht in den Griff.'

Sind nicht die Pannen das Problem?

Jeder S-Bahn-Nutzer stöhnt über die ständigen Verspätungen. Das weiß auch Weisser. Die Studie zeigt aber: Selbst wenn der Betrieb optimal läuft, es also keine Notarzteinsätze, Stellwerksausfälle oder Signalstörungen gibt, bauen sich im Lauf der morgendlichen Rushhour Verspätungen von vier Minuten und mehr auf - allein, weil das System im Tunnel so eng getaktet ist und kaum mehr Reserven hat. Kommen dann noch Störungen hinzu,

gerät es rasch an seine Grenzen. Dann müssen die S-Bahner eines ihrer Notfallprogramme fahren, also Züge vorzeitig wenden oder gar komplett ausfallen lassen. Allein im Jahr 2011 mussten Weissers Leute dies insgesamt 37 Mal tun. Zum Vergleich: 2010 zählte man 26 Notfälle, 2007 sogar nur 1. Verantwortlich dafür ist zum einen die Bahn selbst, etwa weil Weichen oder Stellwerke ausfallen. Zum anderen habe sich auch die Zahl der Notarzteeinsätze und Streckensperrungen wegen 'Personen im Gleis' erhöht, sagt Weisser.

Braucht München also

den zweiten S-Bahn-Tunnel?

Weisser sagt: 'Ja, die Zahlen aus der Studie belegen das.' Insbesondere beim langfristigen Blick in die Zukunft sei der zweite Tunnel 'dringend notwendig'. Denn Prognosen sagen dem Großraum ein weiteres Bevölkerungswachstum voraus und damit noch mehr Verkehr. Ein dichterer Takt auf den bestehenden Linien, zusätzliche Express-S-Bahnen oder Regionalzüge, die Pendler aus Augsburg, Landshut oder Rosenheim direkt in die City bringen könnten - all das sei nur durch den zweiten Tunnel möglich, sagen zumindest die Bahn, die schwarz-gelbe Staatsregierung sowie die SPD. Grüne, Freie Wähler und Linke entgegnen: Durch einen Ausbau des Bahn-Südrings und Verbesserungen im gesamten S-Bahn-Netz sei dies auch zu erreichen. Zudem sei der geplante zweite S-Bahn-Tunnel nicht zu finanzieren.

Wie stehen die Chancen für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke?

Der Knackpunkt ist nach wie vor die offene Finanzierungsfrage. Denn der Bund soll etwa eine Milliarde zu dem 2,2-Milliarden-Euro-Projekt zuschießen, lässt aber angesichts seines angespannten Verkehrsetats nach wie vor offen, ob er dies auch tun wird. Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) platzte daher kürzlich der Kragen: Er setzte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) eine Art Ultimatum und appellierte 'ein letztes Mal' an ihn, bis Ende Mai zu erklären, wie viel Geld der Bund bereitstellen will. Ein genervter Fahrgast kommentierte das neulich in der S-Bahn trocken mit einem Satz: 'Das ist ungefähr so wirkungsvoll, wie wenn mein Sohn mir ein Ultimatum setzt und fordert, ich möge ihm bis Pfingsten ein iPad kaufen.'

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 11. April 2012, Seite 34