

## München-Region-Bayern

### **15-Minuten-Takt auf acht S-Bahn-Ästen, Expresszüge nach Augsburg und Landshut: Der zweite Tunnel bringt viele Verbesserungen, aber an einigen Stationen auch ein schlechteres Angebot. Das löst Kritik im Landtag aus**

Von Andreas Schubert

München . Die zweite Stammstrecke bringt für die Fahrgäste auf acht von zwölf S-Bahn-Ästen Vorteile. Dort fahren die Züge künftig im 15-Minuten-Takt statt wie bisher alle 20 Minuten. Außerdem sind künftig stündlich Regional-S-Bahnen als Expresszüge nach Augsburg und Landshut sowie halbstündlich nach Buchloe unterwegs. Das geht aus dem Betriebskonzept hervor, das am Donnerstag im Wirtschaftsausschuss des Landtags vorgestellt wurde. Allerdings müssen viele Fahrgäste auch Nachteile in Kauf nehmen. Zur Hauptverkehrszeit wird der Takt an einigen Stationen ausgedünnt. Die Gegner des Projekts erneuerten ihre Kritik an der zweiten Stammstrecke. Selbst aus der CSU ist Skepsis zu hören.

Insgesamt soll sich das Angebot der Münchner S-Bahn nach Eröffnung der zweiten Stammstrecke um 40 Prozent erhöhen. Genauer: Von 21 Millionen von Zügen zurückgelegten Kilometern im Jahr auf 30 Millionen. Der 15-Minuten-Grundtakt ist auf den Linienästen nach Freising, Geltendorf, Tutzing und Erding geplant. Auf den Linien nach Mammendorf, Herrsching, Ebersberg und der S8 in Richtung Flughafen fahren die S-Bahnen ebenfalls im 15-Minuten-Grundtakt, ergänzt werden diese ganztägig durch Express-S-Bahnen alle 30 Minuten, die nicht an allen Stationen halten. Die Linien nach Petershausen, Holzkirchen, Wolfratshausen und Kreuzstraße bleiben beim 20-Minuten Takt, zu den Hauptverkehrszeiten sollen Richtung Petershausen und Holzkirchen alle zehn Minuten S-Bahnen fahren.

Vom neuen Angebot profitieren aber nicht alle. So soll es an den Stationen Langwied, Lochhausen, Esting, Gernlinden (alle S3), Neuaubing, Freiham, Harthaus (alle S8), Grons Dorf, Haar, Vaterstetten und Baldham (jeweils S4) zu den Stoßzeiten nur noch einen 15-Minuten-Takt geben statt eines Zehn-Minuten-Takts. „Systembedingte Einschränkungen“ nennt dies Carsten Fregin, Sachgebietsleiter ÖPNV im bayerischen Innenministerium, und relativiert, es handle sich nur um elf von 150 Stationen. Bei den Freien Wählern und den Grünen, die gegen den Stammstreckentunnel sind, kommt das nicht gut an. Von „Verschlimmbesserung“ spricht etwa Markus Ganserer (Grüne). Und selbst Reinhold Bocklet von der CSU sagt, er tue sich schwer damit, den Wählern zu erklären, dass mit der zweiten Stammstrecke auch Verschlechterungen kommen. Wenn zum Beispiel auf der S4 nur noch vier statt wie bisher sechs Züge zur Hauptverkehrszeit führen, sei das ein Abbau des Angebots um 33 Prozent. Das Innenministerium argumentiert dagegen, dass die betroffenen Haltestellen vergleichsweise wenig Passagieraufkommen hätten, dafür würden die anderen Stationen besser bedient. Carsten Fregin vom Innenministerium sagt, das Konzept könne sich bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme der neuen Stammstrecke 2026 noch etwas ändern. Was er vorgestellt habe, sei ein „Taktssystem“ spätere Verdichtungen schließt Fregin nicht aus, „dort, wo es notwendig und wo es möglich ist“.

Das neue Konzept bringt auf einigen Strecken weitere Nachteile mit sich. Wer mit Zügen auf der neuen Stammstrecke unterwegs ist, und mit der S-Bahn weiter zum Stachus oder Rosenheimer Platz will, muss künftig in Laim oder am Leuchtenbergring auf die alte Stammstrecke umsteigen. Die derzeitigen Linien 2,3,4,7 und 8 durchqueren den alten Tunnel, die Linien 1 und 6 sowie die Express- und Regional-S-Bahnen fahren auf der neuen Strecke.

Ein Manko des 15-Minuten-Takts: Auf Strecken wie der S1 etwa, die sich die S-Bahn mit dem Güter- und Regionalverkehr teilt und die heute schon besonders stör anfällig ist, wird sich der Druck, den Betrieb pünktlich abzuwickeln, weiter erhöhen. Außerdem soll es zwischen Neufahrn und dem Flughafen nur noch einen 30-Minuten-Takt geben.

Wie in der Sitzung klar wurde, ist die S-Bahn vor dem eigentlichen Baubeginn der zweiten Stammstrecke insgesamt noch eine große Baustelle. So ist das Problem der Bahnsteighöhen noch immer nicht gelöst, wenn künftig auch Regionalzüge durch die Stammstrecke fahren. Die aktuellen S-Bahn-Züge sind für eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern gebaut, Regionalzüge für maximal 76 Zentimeter.

Und auch der Ausbau des S8-Asts in Richtung Flughafen stockt noch immer. Die Bahn hat Pläne für einen viergleisigen Ausbau des Abschnitts Daglfing-Johanneskirchen in der Schublade. Doch der Münchner Stadtrat will die Strecke unter die Erde verlegt sehen. Ein klares Bekenntnis zu dem knapp eine Milliarde Euro teuren Projekt gibt es aus der Landeshauptstadt aber nicht. Erwin Huber (CSU), Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses, kritisiert die „Entscheidungsunfähigkeit“ der Stadt, die nur die Entwicklung verzögere. „Dauernd nur Sand ins Getriebe zu streuen, so kann das auf Dauer nicht gehen.“

### **Wer von der neuen Stammstrecke profitiert**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 01. Dezember 2017, Seite 49