

Artikel publiziert am: 05.02.10

Datum: 07.02.2010 - 23.04 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/neuer-s-bahn-tunnel-duennt-takt-619929.html>

Neuer S-Bahn-Tunnel dünnt Takt aus

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, die 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