



## Totgesagte leben länger

### **Matthias Hintzen vom Bund Naturschutz will den Südring statt des Tunnels, um die S-Bahn in der City zu entlasten**

Nein zum Tunnel, ja zum Südring: Matthias Hintzen, Verkehrsexperte beim Bund Naturschutz und Sprecher des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum, erklärt, warum die S-Bahn-Planung des Freistaats auf Widerstand stößt. Das Thema wird nächste Woche im Kabinett und im Stadtrat behandelt.

SZ: Eine Umwelt- und eine Nahverkehrsinitiative wehrt sich mit Händen und Füßen gegen ein Nahverkehrsprojekt. Warum?

Hintzen: Weil es erstens überflüssig und darüber hinaus auch noch schädlich ist für den Stadtverkehr und für die Münchner Stadtentwicklung insgesamt. Das Auto hat im Altstadtbereich ganze 9 Prozent Anteil am Gesamtverkehr. Alle Leute, die da hin wollen, tun das ohnehin schon mehrheitlich mit Fahrrad oder MVV. Es ist überflüssig, die Kapazität genau dorthin nochmal mit einem milliardenschweren Projekt aufzumöbeln. Anstatt noch mehr Leute zum Umsteigen in der Innenstadt zu zwingen, sollte man lieber die Tangenten stärken. Das beste Instrument dafür ist der S-Bahn-Südring.

SZ: Zählungen zufolge fahren zwei Drittel der Fahrgäste nicht zum Um-, sondern zum Aussteigen in die Innenstadt. Da die Einwohnerzahl wächst: Müsste man nicht in der Innenstadt investieren, um auf Dauer den hohen MVV-Anteil überhaupt halten zu können?

Hintzen: Genau deshalb ist es notwendig, die Schnellbahn in der Innenstadt von den Leuten zu entlasten, die nur umsteigen wollen. Dadurch gewinnen wir Raum für die zusätzlichen Fahrgäste. Es ist ja heute schon so: Die größten Kapazitätsprobleme gibt es morgens im Berufsverkehr. Da liegt der Umsteigeranteil nach offiziellen Angaben bei 50 Prozent - wobei uns selbst dieser Wert noch zu niedrig erscheint. Das Hauptproblem liegt aber woanders: Beim Verkehr, der über die Stadtgrenze schwappt, liegt der Anteil des MVV gerade einmal bei 30 Prozent. Genau für diese Leute muss man attraktive Angebote machen. Denn diese Autofahrer haben ihr Ziel nicht in der Altstadt.

SZ: Und deshalb sind zusätzliche Gleise durch die Innenstadt gleich ein Schaden für den Nahverkehr?

Hintzen: Zusätzliche Gleise an sich sind kein Schaden. Schädlich ist es, wenn sie falsch verlaufen. Die durch den Tunnel beschleunigten lediglich eine Handvoll Verbindungen, auf denen die Leute schon heute ein gutes Angebot haben. Wenn ich also schon zwei neue Gleise baue, dann mache ich doch bei der Gelegenheit gleich etwas Neues - wie den S-Bahn-Südring. München hat eigentlich schon seit 35 Jahren einen polyzentrischen Stadtentwicklungsplan. Genau deshalb hat man die Trambahn nicht abgeschafft. Damit man Tangenten hat. Der Südring gehört in die gleiche Kategorie wie Tram-Nord- und Westtangente.

SZ: Ein Hauptkritikpunkt am Tunnel ist, dass viele Fahrgäste aus der Region von der Innenstadt abgehängt werden. Gilt dies nicht für den Südring gleichermaßen?

Hintzen: Vorsicht, man sollte nicht der Propaganda des Staatsministeriums und der Gutachter aufsitzen. Die haben das völlig aberwitzige Betriebskonzept des Tunnels einfach für den Südring kopiert und somit komplette Äste von der Innenstadt abgehängt. Das ist eine Unverschämtheit, das haben wir nie gefordert. Denn wir wollen, dass weiterhin von jeder Außenstrecke S-Bahnen durch die bestehende Stammstrecke fahren. Nur die Verstärkerzüge sollten über den Südring fahren.

SZ: Das klingt ein bisschen so, als wäre der Südring besser, weil nicht gar so viele Leute in die Irre fahren müssen.

Hintzen: Nein, überhaupt nicht. Wir wollen, dass die Fahrgäste die Wahl haben. Beim Tunnel werden sie auf jeden Fall zum Umsteigen in der Altstadt gezwungen. Umsteigen muss bei unserem Konzept nur derjenige, der einen Verstärkerzug nutzt und in die Fußgängerzone will - was beispielsweise in Laim am selben Bahnsteig möglich wäre. Ich kann nicht erkennen, was daran so schlimm sein soll. Außerdem wollen wir einen 10-, nicht einen 15-Minuten-Takt. Der schädliche 15-Minuten-Takt ist ja nur unter der Vorgabe entstanden, dass man ohne zusätzliche Gleise auf den Außenstrecken auskommt.

SZ: Der 10-Minuten-Takt ist in den Nutzen-Kosten-Berechnungen durchgefallen - beim Tunnel wie beim Südring. Welcher Weg führt jetzt noch dahin?

Hintzen: Der 10-Minuten-Takt ist nur deswegen durchgefallen, weil man ihn nur auf einer einzigen Strecke als neues Angebot gerechnet hat - der nach Gauting nämlich, wo bereits eigene S-Bahn-Gleise liegen. Und beim Südring muss man endlich mal eine realistische Kostenschätzung vornehmen. Das kann man natürlich nicht sofort machen, dazu sind die Fronten zu verhärtet. Schon wenn die Deutsche Bahn von ihrer absurden Behauptung herunterkäme, auf dem Westteil des Südrings seien weiterhin Gütergleise notwendig, hätte man einen höheren Nutzen-Kosten-Faktor als beim Tunnel.

SZ: Da die Fronten so verhärtet sind: Was sollte jetzt der nächste Schritt sein?

Hintzen: Man sollte sich erst einmal auf die unstrittigen Maßnahmen konzentrieren. Zum Beispiel den viergleisigen Ausbau bis Johanneskirchen. Es ist mir völlig unbegreiflich, warum man das nicht bis 2018 auf die Reihe bringen kann. Er ermöglicht - durch den alten Tunnel - eine Express-S-Bahn zum Flughafen. Ein weiteres Beispiel für ein sinnvolles unstrittiges Projekt ist der völlig unterdimensionierte Westkopf Pasing. Dort verläuft auch die Strecke nach Garmisch. Wenn ich also wirklich etwas für Olympia 2018 tun will, dann sortiere ich doch diese verworrene Gleisanlage neu.

SZ: Und der Südring? Braucht es schon wieder ein neues Gutachten?

Hintzen: Das ist wie mit der Trambahn-Nordtangente - man muss es sich setzen lassen. Der Knackpunkt für mich scheint die Frage nach der Zahl der Güterzüge auf dem Südring zu sein. Ich kann zum Südring nur sagen: Totgesagte leben länger.

## Interview: Dominik Hutter

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.66, Samstag, den 20. März 2010 , Seite 57

Fenster schließen 