

München City

Die Sofortmaßnahmen zur Verbesserung sollen 300 Millionen Euro kosten.Raus aus dem Tunnel

Kleine Schritte statt großer Wurf: Umwelt- und Fahrgastverbände präsentieren Alternativkonzept zur zweiten Stammstrecke

Von Marco Völklein

München - Angesichts der offenen Finanzierung für die zweite S-Bahn-Stammstrecke haben sich mehrere Umwelt- und Fahrgastverbände auf ein Alternativkonzept geeinigt - und wollen nun bei Parteien und Verbänden für einen 'Plan B' zum geplanten Tunnel werben. 'Die Konzentration auf ein einziges Riesenprojekt muss beendet werden', fordert Christian Hierneis vom Bund Naturschutz (BN). Mit vielen kleinen Schritten könne der Nahverkehr in der Region besser ausgebaut werden als mit dem Tunnel.

Neben dem BN und dem Fahrgastverband Pro Bahn unterstützen der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD), Green City, das Münchner Forum sowie die Fahrgastvereinigung 'Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr' den Plan, den die Ingenieure Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz entwickelt haben. Er soll eine ähnliche Funktion haben wie die Alternativplanung in Stuttgart, wo sich BN, VCD und Pro Bahn an einem Gegenentwurf zur Tieferlegung des dortigen Hauptbahnhofs beteiligt hatten.

Um mehr Fahrgäste zum Wechsel vom Auto auf die Schiene zu locken, sieht das Konzept in einem ersten Schritt unter anderem die Einführung eines Zehn-Minuten-Takts auf den Westabschnitten von S6, S7 und S8 vor sowie im Osten auf der S4. Zudem sollten S1 und S4 durchgehend als Lang- statt Vollzüge fahren. Da die bei der Münchner S-Bahn eingesetzten Züge der Baureihe ET423 nicht mehr gebaut werden, müssten aus anderen Regionen 25 Züge nach München verlegt werden. Zudem fordern die Gruppen einen Ausbau des Bahnhofs Laim und die Freigabe eines weiteren Gleises für den S-Bahn-Betrieb am Ostbahnhof - so könnten mehr Züge die alte Stammstrecke passieren. Um die Stabilität des Betriebs zu verbessern, hatte die Bahn zuletzt bereits zusätzliche Rechner für die Stammstrecke angeschafft und setzt seit Dezember zur Hauptverkehrszeit Abfertiger entlang der Trasse ein. 'Das geht in unsere Richtung', sagt Baumgartner, 'lässt sich aber noch verbessern'. Würde der Lokführer alle Türen bei Einfahrt des Zuges umgehend öffnen und diese bis zur Zwangsschließung offen halten, wären wertvolle Sekunden gewonnen. Unterm Strich würden diese ersten 'Sofortmaßnahmen' etwa 300 Millionen Euro kosten, so die Kalkulation der Planer.

Wesentlich teurer kommt dann allerdings Stufe zwei: Dabei schlagen die Planer eigene Gleise für die S-Bahn in Außenbereichen vor (etwa nach Neufahrn oder nach Markt Schwaben) sowie einen Ausbau des Bahn-Südrings. Diesen Ausbau hatten Gutachter im Auftrag des Freistaats 2009 als zu teuer verworfen. Damals sei nur 'eine Maximalvariante' betrachtet worden, sagt Kantke. Der von ihnen entwickelte Vorschlag eines Teilausbaus sei günstiger. Alles in allem umfasst das Konzept dennoch ein Volumen von 2,5 Milliarden Euro. Für die zweite Stammstrecke kalkulieren Bahn und Freistaat derzeit bis zu 2,2 Milliarden Euro, räumen aber ein, dass danach weitere Ausbaumaßnahmen nötig wären.

Die Umsetzung des Konzepts dürfte also schwierig werden. Denn es fehlt am Geld für den Nahverkehr. Auch die Finanzierung des Tunnels ist ungelöst. Der Bund soll die Hälfte der Kosten tragen, hat derzeit aber nur 200 Millionen Euro zur Verfügung, wie ein Gespräch zwischen Stadt und Freistaat vor zwei Wochen ergab. Um das Finanzloch zu schließen, soll die Stadt 350 Millionen Euro zuschießen - das fordern CSU und FDP. Der Zuschuss soll nach Darstellung der Stadt als 'zinsloses Darlehen' fließen. Auch eine Bürgschaft sei nicht vorgesehen. Eine Rückzahlung sei 'unsicher beziehungsweise unwahrscheinlich', so das Fazit von OB Ude (SPD). Er lehnt eine Beteiligung ab. (Kommentar)

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 27. Januar 2012, Seite 33