

München
MÜNCHNER S-BAHN

Heilsversprechen unter Tage Fahrgäste wären schon über kleine Verbesserungen statt des großen Masterplans froh

Von Frank Müller

Freud und Leid des Reisenden im Nahverkehr bemessen sich üblicherweise nach Sekunden, Minuten, in schlimmen Fällen auch nach Stunden. Mal verpasst der Pendler seine Anschluss-Bahn nur ganz knapp, mal dauert der Wartefrust etwas länger, weil der Bus irgendwo im Stau steht. Und in leider nicht so seltenen anderen Fällen wird ein Teil der Stadt über viele Stunden lahmgelegt. Das sind dann die üblen Tage der Münchner S-Bahn-Stammstrecke. Personen im Gleis, Stellwerksstörungen, Polizei- und Feuerwehreinsätze aller Art. es gibt immer einen Grund, den S-Bahn-Tunnel zwischen Haupt- und Ostbahnhof zu sperren.

Nun gibt es eine Verheißung, die sich nicht an einem kurzen, sondern einem sehr langen Zeitraum orientiert: Zehn Jahre, dann wird alles besser. Das Jahr 2026 steht seit dieser Woche wie ein Heilsversprechen im Raum. Bis dahin soll der zweite S-Bahn-Tunnel für München fertig sein, den Ministerpräsident Horst Seehofer nun mit einem Kraftakt durchsetzte. Zehn Jahre Bauzeit, mehr als drei Milliarden Euro Kosten, gestemmt durch eine trickreiche Vorfinanzierung des Landes. . seht her, so lautet die Botschaft: Nach vielen Jahren der Verzögerung tun wir was für die Stadt und ihre Verkehrsprobleme.

Was aber machen eigentlich die Münchner in diesen zehn Jahren? Weiterfahren wie bisher in einem System, das immer anfälliger wird, das jeden Tag eine gigantische Leistung vollbringt, aber die eben nur noch mit Ach und Krach? Wenn alles so weiterläuft wie bisher, dann wird auf München ein sehr merkwürdiges Jahrzehnt zu kommen. Es wird Jubelmeldungen geben über die grandiose Technik, mit der die Bahn-Ingenieure die halbe Stadt unterhöhlen, als ob sie das Gotthardmassiv wäre. Große, lästige, aber auch faszinierende Baustellen werden zu besichtigen sein, der neue Ministerpräsident, sagen wir mal: Markus Söder, wird sich nicht einkriegen darüber, wie phänomenal der Freistaat dem Rest des Universums beweist, dass man hier noch Großprojekte gestemmt bekommt.

Otto Normalfahrer aber steht derweil am Bahnhof von Markt Schwaben. Seine verspätete S-Bahn ist wieder einmal kürzer als versprochen. An einen Sitzplatz wagt er nicht zu denken, immerhin kann er sich noch hineinquetschen und dicht an dicht gedrängt über die 1000 Euro Jahresgebühr fürs MVV-Abo nachdenken und über die verbuddelten Milliarden. Zehn Jahre später merkt er vielleicht, dass der zweite Tunnel gar nicht so großartig ist. Weil dieser die problematische Sternstruktur des MVV bis in alle Ewigkeit zementiert, während sich Autos in Ringen bewegen. Bahnhöfe wie der Stachus oder das Isartor werden nun von einem Teil des S-Bahn-Netzes abgehängt. Für eine Debatte darüber, wie sinnvoll das ist, ist es zu spät. Das Projekt läuft.

Die Münchner haben nun schon fast zwei Jahrzehnte Erfahrung damit, dass ihnen eine große Lösung als Allheilmittel verkauft wird und sich im Kleinen wenig rührt. Denn wann immer jemand in den vergangenen fast zwei Jahrzehnten schnelle Verbesserungen anmahnte, wurde er getröstet: Es werde ja gearbeitet am großen Masterplan. An praktischen Verbesserungen ist aber zu wenig geschehen in diesem Zeitraum. Dafür läuft der Münchner nun am Marienplatz durch ein rot strahlendes Untergeschoss, das zugegebenermaßen auch schön aussieht.

So darf es keine zehn Jahre mehr weitergehen. Die Stadt braucht jetzt Züge, die so kommen, wie sie im Fahrplan stehen, und nicht täglich aus betrieblichen Gründen ausfallen. Sie braucht längere Züge, bessere Informationen an den Haltestellen, eine vernünftige Tarifreform und das Gefühl, dass sie nicht weiter getröstet wird. Im Moment hilft der Stammstrecken-Beschluss von dieser Woche erst einmal nur denen, die ihn getroffen haben, zu allererst Horst Seehofer. Er hat ein Thema abgeräumt. Um den Rest muss sich die Nachwelt kümmern.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 29. Oktober 2016, Seite 101