

## Forum

### ZWEITE MÜNCHNER S-BAHN-STAMMSTRECKE

#### Ein Bypass, der an manchem Problem vorbei geht

Die 3,84-Milliarden-Röhre vom 26. Oktober sowie Licht am Ende des zweiten Tunnels und Kommentar Gut investierte Milliarden vom 25. Oktober:

Luxustunnel ohne Lokführer

Ihr Kommentar zur zweiten Stammstrecke der S-Bahn schließt erfreulicherweise die Äste von diesem Stamm mit ein, wie zum Beispiel neue U-Bahn-Linien und andere Vernetzungen. Alternativen wären sinnlos, da die erst genau geplant werden müssten, schreiben Sie. Ich frage: Warum hat man die nicht geplant, obwohl ja auch seit Jahrzehnten im Gespräch? Und dass dann 3,8 Milliarden niemals reichen werden, weiß doch jeder, der vom Berliner Flughafen, der Elbphilharmonie und dem Schwabenstreich des Stuttgarter Bahnhofes gelesen hat. Möchte München da unbedingt auch mithalten? Es ist sehr viel und kostet immer mehr Geld, das anderen Projekten an Maßnahmen für flüssigeren Verkehr und ein kundenfreundlicheres Angebot fehlt, das heißt, auch für weniger schadhafte neue U-Bahn-Züge. Und wenn Münchens Wohnungspreise weiter so steigen, wird sich kein S-Bahn-Lokführer eine Wohnung leisten können. Es fehlen ja ohnehin Lokführer. Oder sollen die Züge der Zukunft schon vollautomatisch fahren? Frank Becker-Nickels, München

Viel Ehrgeiz, wenig Nutzen

Jetzt haben sie es doch noch geschafft. Die Röhre kommt. Nach dem Desaster mit dem Transrapid zum Flughafen war es der Staatsregierung viel Geld wert, ein Milliardenprojekt in Bayern zu realisieren. Über eine sehr lange Zeit finanziert der Freistaat das Projekt nahezu allein. Aber was bedeutet dieser Quantensprung für den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (O-Ton Seehofer) wirklich? Als Vorteil wird die höhere Taktfolge auf einigen S-Bahnlinien genannt. Die geplante Erhöhung von drei auf vier Züge in der Stunde fällt allerdings gering aus. Wieso ist bei einer Verdoppelung der Röhren nicht auch eine Taktfolge von 10 Minuten statt der jetzigen 20 Minuten möglich? Hier zeigt sich die erste Schwäche der jetzigen Lösung: Die Verzweigung beginnt erst nach dem Haltepunkt Donnersbergerbrücke, so dass alle Störungen in/ab Pasing und Laim unweigerlich den gleichen Kollaps verursachen wie bisher. Die hier unbedingt notwendige Umsteigemöglichkeit auf die U 5 lässt trotz aller vollmundigen Ankündigungen von Stadt und Freistaat auf sich warten. Im Gegensatz zur zweiten S-Bahnstammstrecke fährt die U 5 auch nicht nur die Stationen Hauptbahnhof, Odeonsplatz (=Marienhof) und Ostbahnhof an, sondern drei weitere wichtige Haltepunkte in der Innenstadt.

Drei Bahnhöfe für 3,X Milliarden Euro bedingen zudem eine genaue Planung der Reisenden. In welchen Zug steige ich ein oder dann besser um, wenn ich nicht genau zu den drei oben genannten Stationen will? Die Attraktivität dieser Stationen hält sich zudem in Grenzen. Um am Hauptbahnhof überhaupt an die Oberfläche zu kommen, muss der Fahrgast mit 40 Meter Höhenunterschied nahezu die doppelte Strecke bewältigen als jetzt am Marienplatz, und der hat mit seinen 22 Metern schon eine beeindruckende Rolltreppe. Auch die in München mit dem Fernzug ankommenden Reisenden werden sich zudem kaum in diese Tiefen verirren und weiter die bisherigen Verkehrsmittel nutzen.

Auch der unbestreitbare Vorteil der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, die Bypasslösung bei einer Störung im jetzigen Tunnel, nützt den Fahrgästen an der Hackerbrücke, Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz nichts, da sie im nicht angefahrenen Innenbereich der neuen Strecke liegen. Bleibt zu hoffen, dass die Deutsche Bahn AG die Störungen bei der S-Bahn besser in den Griff bekommt. Bis zur Fertigstellung der zweiten Röhre hat sie ja noch zehn Jahre Zeit. Peter Eckerle, München

Nutzlos verschleuderte Milliarden

Die jetzt abgesegneten Tiefunnel-Pläne werden die Münchner Verkehrs-Misere verschlimmern. Denn das beschlossene Vorhaben ist für den öffentlichen Verkehr in München nicht nur nutzlos, sondern sogar schädlich (vergleiche das neueste Gutachten von Viereggs&Rössler). Damit wäre nach Recht und Gesetz eine Förderung durch den Bund ausgeschlossen. Ein zweiter Tunnel durch die Innenstadt erschließt keine einzige neue Station und schafft keine neue Umsteigebeziehung. Er verschlechtert bestehende gute Verbindungen durch überlange Stationsabstände und schwer zugängliche Tiefst-Stationen. Das Fahrplankonzept mit seinem Gemisch aus verschiedenen Taktzeiten (15/30 oder 20/40) sowie von Express- und Normalzügen ist undurchschaubar, hochkomplex, störanfällig und kaum praktikabel.

Sensible und hochfrequentierte Plätze in der Münchner Innenstadt vom Hauptbahnhof über den Marienhof bis nach Haidhausen werden durch jahrelange Baumaßnahmen massiv betroffen. Dringend notwendige, längst überfällige Maßnahmen zur besseren Stadt- und Verkehrserschließung werden weiter blockiert. Damit wird die Chance zur dezentralen Stadtentwicklung auf unabsehbare Zeit hinaus vertan.

Dabei liegen die Alternativen auf der Hand: Die bestehenden Strecken Südring und Nordring könnten mit bis zu zehn neuen Stationen ausgestattet und mit den zu schaffenden Verstärkerlinien aus den Außenästen betrieben werden. Und damit (hier irrt Herr Hutter) könnte man sofort, ohne lange Planungen anfangen: Zum Beispiel beim Südring mit zunächst einer Station (Heimeranplatz) und beim Nordring mit einem provisorischen Haltepunkt Knorrstraße / BMW FIZ. Mit schrittweise weiter auszubauenden Stationen würden viele neue Tangential- und Umsteigeverbindungen geschaffen, das

Stadtzentrum entlastet und die Basis für neue Stadtteil-Zentren im Südviertel, in Untergiesing, Moosach, Schwabing Nord, Unterföhring, Engschalking gelegt. Und das alles für weit weniger als die nun zugesagten fast 4 Milliarden Euro! Wenn selbst Innenminister Herrmann diese Projekte voranbringen will, warum fängt er nicht damit an? Wo bleibt der Mut, eine 15 Jahre alte Fehlentscheidung auf den Prüfstand zu stellen, zu revidieren und sich damit in München ein Dauer-Problem wie beim Berliner Flughafen oder bei Stuttgart 21 zu ersparen? Prof. Dr. Wolfgang Hesse, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 31. Oktober 2016, Seite 58