

BOB will durch die zweite Röhre

Ab Ende 2013 wird die Bayerische Oberlandbahn auch auf der Strecke München-Salzburg fahren. Doch Geschäftsführer Heino Seeger will mehr: Am liebsten würde er seine neuen Regionalzüge durch die zweite Stammstrecke schicken. Sofern die gebaut wird.

VON MATTHIAS KRISTLBAUER

Weiß-blau lackiert sollen sie sein, bis zu 160 Stundenkilometer schnell und eine Innovation im Bahnverkehr Oberbayern: „Flirt“ – so heißen die elektrischen Züge, die ab 15. Dezember 2013 von München aus Richtung Salzburg verkehren. Eingesetzt werden sie vom französischen Bahnkonzern Veolia, der im Wettbewerb um das „E-Netz Rosenheim“ die Deutsche Bahn ausgestochen hat und nun zusammen mit seinem Tochterunternehmen, der Bayerischen Oberlandbahn (BOB), bis 2025 von der Landeshauptstadt aus das südöstliche Oberbayern auf der Schiene erschließen soll.

„Flirt“ – der Name steht für „Flinker leichter innovativer Regional-Triebzug“. In einer Stunde und 50 Minuten soll das Produkt des Herstellers Stadler Pankow GmbH die Strecke zwischen München



Triebzug in Weiß-Blau: Unter dem Markennamen „Meridian“ will die BOB ab Dezember 2013 von München nach Rosenheim und Salzburg fahren.

SIMULATION: STADLER PANKOW

Ost und Salzburg schaffen. Auch auf den Routen von München nach Kufstein sowie nach Holzkirchen und Rosenheim soll der Zug verkehren. Und nur zu gerne würde BOB-Geschäftsführer Heino Seeger mit dem „Flirt“ direkt vom Ost- zum Hauptbahnhof fahren – also nicht über den Bahn-Südring, sondern durch den zweiten Stammstreckentunnel. „Die Infrastruktur muss sich rentieren“, meint Seeger. Immerhin soll die Paralleltrasse zur bestehenden Stammstrecke mehr als zwei Milliarden Euro kosten.

Technisch aber wäre die Abkürzung durch den Tunnel derzeit nicht möglich. Bahn und Freistaat haben die Röhre nur für S-Bahnen geplant. Die Bahnsteige sind lediglich 210 Meter lang. Ein „Flirt“ soll bei drei aneinander gekoppelten Triebzügen mit insgesamt 999 Sitzplätzen hingegen rund 320 Meter messen. Auch die Höhe der Tunnel-Bahnsteige ist für S-Bahnen ausgelegt. Sie sind damit rund 20 Zentimeter höher als das Maß, das Regionalzüge benötigen. „Ich hoffe, dass das nicht der letzte Stand der Planungen ist“, sagt See-

ger. Die zweite Stammstrecke müsse durchlässig für alle Züge sein.

Die Debatte über die Regionalzugtauglichkeit der zweiten Röhre hatte die Politik bereits beschäftigt – mit dem Ergebnis, dass alles so geblieben ist wie geplant. Freistaat und Bahn setzen auf einen neuen Zugtyp, der regional verkehrt und Bahnsteige der S-Bahn anfahren kann. Entwickelt ist so ein Triebzug noch nicht. Auch heißt es aus dem Verkehrsministerium, es gebe schon Züge, die die Anforderungen des S-Bahn-Verkehrs erfüllten.

Der CSU-Landtagsabgeordnete Markus Blume würde eine Umplanung des zweiten Tunnels für „echte Regionalzüge“, wie Seeger, als Gewinn sehen. „Die Chancen für eine Finanzierung ließen sich so noch weiter abstützen“, sagt Blume. Das Geld jedenfalls ist derzeit das große Problem der zweiten Stammstrecke. Noch ist nicht klar, ob es jemals da sein wird. Die Hoffnungen ruhen aktuell auf dem Vorschlag von Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU), das Flughafen-Darlehen von Freistaat, Bund und Stadt über rund 492 Millionen Euro in den Bau des Tunnels zu stecken. Ob das klappt, steht noch nicht fest. Als sicher gilt indes, dass die Planungen noch dauern werden. Erst Ende nächsten Jahres soll Baurecht vorliegen.

CSU-Politiker Blume sieht deshalb die Chance, doch noch einmal zu eruieren, ob der zweite Tunnel für Regionalzüge zu ertüchtigen ist. Nun müsse in einer Machbarkeitsstudie geprüft werden, ob die zweite Stammstrecke „ohne weitere Zeitverzögerung verkehrlich zu optimieren ist“, fordert er. Stadträtin Sabine Nallinger, OB-Kandidatin der Grünen, erklärt, sie gehe davon aus, dass zumindest bei der Bahnsteighöhe eine Tektur der Planung, also eine Anpassung, reiche, um die Regionalzugtauglichkeit der zweiten Stammstrecke herzustellen.