

Ausbau des Münchner Nahverkehrs

Bremsklotz Zweiter S-Bahn-Tunnel

München und die Landkreise um die Landeshauptstadt stehen als „Wachstumsregion“ unter Druck. Die Kapazität des S-Bahnnetzes, Rückgrat des Münchner Nahverkehrs, ist erschöpft. Von der Politik ist bislang nichts Neues zu hören, um das Verkehrssystem für die Zukunft tauglich zu machen. Ihre Verantwortlichen halten im Verbund mit der Deutschen Bahn am Bau des 2. S-Bahn-Tunnels fest. Damit blockieren sie Lösungen einer raschen und ausbaufähigen Perspektive für die Fahrgäste.

Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK) spricht in einer jüngst veröffentlichten Publikation an, was für viele Menschen in München längst täglich spürbar ist. Die Wohnungsmieten schießen weiter in die Höhe, auf den Münchner Straßen ist es eng, das Gedränge in Tram, Bus, U-Bahn oder S-Bahn vor allem im Berufsverkehr ist eine Zumutung. München platzt aus allen Nähten ó gemeinsam den Wachstumskollaps verhindern, warnt die IHK. Primär geht es ihr dabei um die Interessen von Wirtschaft und Handwerk. Doch auch die IHK weiß, dass dringend etwas geschehen muss, damit nicht Menschen der Metropolregion München den Rücken kehren oder ihr gleich fern bleiben, weil Stadt und Region elementare Bedürfnisse nicht mehr erfüllen.

Neben dem fehlenden Angebot günstiger und damit noch bezahlbarer Wohnungen entwickelt sich das Münchner Verkehrssystem zum Problemfall. Vor allem die S-Bahn, das wichtigste Bindeglied zwischen der Stadt und der Region, verharrt im Wesentlichen auf dem Ausbauzustand der Vergangenheit, abgesehen von manchen Verbesserungen im Detail.

Aus der Politik kommt unverändert das gleiche Mantra. Innenminister Joachim Herrmann (CSU), auch zuständig für den öffentlichen Nahverkehr in Bayern, überlegte jüngst laut, auch Regionalzüge könnten durch den geplanten 2. S-Bahn-Tunnel fahren. Neu ist dieser Gedanke eh nicht, zudem führt er in die Irre. Sollte es tatsächlich Bedarf

etwa an einer durchgehenden Regionalzugverbindung Augsburg ó Rosenheim geben, so könnten die Züge bereits jetzt mit Halt in Pasing und am Ostbahnhof die Stadt über den Südring passieren. Regionalzüge auf S-Bahn-Strecken fahren zu lassen, wie von Herrmann erwogen, konterkariert einen möglichst dichten und störungsfreien S-Bahn-Verkehr. Überall dort, wo S-Bahn und der šrestlicheš Bahnverkehr sich ein Gleis teilen müssen, ist eine hohe Taktzahl von S-Bahn-Fahrten erschwert und es kommt bei Fahrplanabweichungen ó bei der DB nicht eben selten ó zu Störungen im Betriebsablauf. Folglich ist man derzeit eher bemüht, die verschiedenen Verkehrsarten voneinander zu trennen, sprich: der S-Bahn eigene Gleise zu bauen. Herrmann will nun den entgegengesetzten Weg gehen, über den, käme denn der 2. S-Bahn-Tunnel tatsächlich, den darin möglichen S-Bahn-Takt gleich wieder durch die Überfrachtung mit weiterem Zugverkehr schmälern würde.

Die SPD-Landtagsfraktion fordert den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke, šum den Münchner Wohnungsmarkt zu entlastenš. Andreas Lotte, wohnungspolitischer Sprecher der Landtags-SPD: šDie benötigten neuen Wohnungen können nicht nur innerhalb der Stadtgrenzen entstehen, weil dort zu wenig Platz ist. Auch das Umland muss beim Wohnungsbau mit einbezogen werden. Damit diese Wohnungen attraktiv sind, muss aber eine gute Verkehrsanbindung her.š

Die Münchner SPD-Stadtratsfraktion beantragte jüngst, die bayerische Staatsregierung und die Deutsche Bahn AG solle dem Stadtrat den Planungsstand zu den diversen vor sich hin darbanden Baustellen im šBahnknoten Münchenš darlegen. Zutreffend ist in dem Antrag ausgeführt, dass der Neubau des Münchner Hauptbahnhofs, der viergleisige Ausbau der S8 Nord (Flughafenanbindung), die šSendlinger Spangeš, der Regionalzughalt Poccistraße, der Ausbau der Strecke Pasing ó Eichenau sowie der von München nach Mühldorf, auf der Stelle treten. Verantwortliche aus der Politik und der DB haben in der Tat ein Junktim geschaffen und erklären, dass der weitere Fortgang der genannten Baustellen an die Bedingung des Baus des 2. S-Bahn-Tunnels geknüpft sei. Mit dieser Formel haben sie es geschafft, die Entwicklung des Münchner Nahverkehrs zum Stillstand zu bringen, gerade so, als ob sie die gegenüber dem S-Bahn-Tunnelneubau skeptischen bis ablehnenden Menschen erpressen und ihnen die Zustimmung abnötigen wollten.

Seit Jahr und Tag versucht das šAktionsbündnis S-Bahn Münchenš die Verantwortlichen dazu zu bewegen, die Tunnelpläne zu graben und stattdessen zügig Schwachstellen im Außenbereich des S-Bahn-Netzes zu beheben, insbesondere Ausweichstellen auf den zahlreichen einspurigen Außenästen zu bauen. Bekanntermaßen ist nicht das von den Tunnelbefürwortern behauptete šNadelöhr Stamm-

strecke die Ursache für die alltäglichen Störungen im S-Bahn-Netz. Anschaffung von mindestens 30 neuen Zügen für mehr Platz in der *rush hour* und als Störfallreserve, Erweiterung der Knotenpunkte Laim und Ostbahnhof, Investition in den Gleiserhalt und Verbesserung der Leittechnik ó all diese Forderungen des Aktionsbündnisses lassen sich sukzessive umsetzen und zeigen sofort Wirkung, dies im Übrigen zu deutlich geringeren Kosten gegenüber der Finanzierung des 2. S-Bahn-Tunnels.

Ursprünglich hatte die Bahn einmal 2 Milliarden Euro veranschlagt. Kritiker des Projekts beziffern die zu erwartenden Kosten auf über 3 Milliarden. Selbst Innenminister Herrmann hält sich hinsichtlich der Kosten bedeckt: Noch sei überhaupt nicht klar, wie teuer das Projekt werden könnte. Je länger die Planungen laufen, desto teurer werde das ganze Projekt, so Herrmann.

Eine Basis neuer und seriöser Kostenschätzungen könnte der Abschluss der laufenden Planfeststellungsverfahren, sprich Baugenehmigungen, bringen. Die geplante Trasse der 2. S-Bahn-Stammstrecke von Laim bis zum Leuchtenbergring ist dabei in vier Abschnitte aufgeteilt. Lediglich für den Abschnitt 2 ó Karlsplatz (Stachus) bis westliches Isarufer ist im September 2009 eine Baugenehmigung erteilt worden. Die dagegen angestregten Gerichtsverfahren konnten gütlich beigelegt werden. Laut Eisenbahnbundesamt (EBA) muss die Bahn zu einem Teil-Planänderungsbeschluss noch šergänzende Unterlagen zum Baulärmö ausarbeiten.

Für alle weiteren Abschnitte des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels liegen noch keine Baugenehmigungen vor. Zu dem Haidhausen betreffenden Abschnitt führt das EBA auf Anfrage der Haidhauser Nachrichten aus: šIm Planfeststellungsabschnitt 3neu (München Ost: westliches Isarufer bis Leuchtenbergring) hat die Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren für die 1. Planänderung mit Stellungnahme vom 06.06.14 abgeschlossen. Die abschließende Stellungnahme wird derzeit vom EBA und vom Vorhabenträger (Anmerkung der Redaktion: Gemeint ist die Deutsche Bahn.) ausgearbeitet.

Anfang November haben sich Mitglieder des Vereins šBürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbauö zur Jahresmitgliederversammlung getroffen. Dort machte der von der Bürgerinitiative beauftragte Anwalt deutlich, dass der Abschluss dieses Planfeststellungsverfahrens zunächst abgewartet werden müsse. Nach Prüfung und rechtlicher Würdigung werde die Entscheidung über juristische Schritte gegen die Baugenehmigung fallen.

Den Verein šBürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbauö haben vor allem Haidhauser Bürgerinnen und Bürger bereits vor Jahren nach Bekanntwerden erster Planungen eines 2. S-Bahn-Tunnels gegründet. Auf die Haidhauser kämen, sollte der Tunnel tatsächlich gebaut werden, über Jahre massive Belastungen zu. Doch die Bürgerinitiative versteht sich, bei allem leicht nachvollziehbaren Verständnis für die Gegenwehr der direkt am stärksten Betroffenen, nicht primär als ein Abwehrbündnis. Vielmehr setzt sich die Bürgerinitiative gemeinsam mit anderen Organisationen für einen Ausbau des Münchner S-Bahn-Netzes ein, das den Fahrgästen rasch Verbesserungen bringt.

anb