

„Von der zweiten Röhre profitiert jeder“

Verkehrsminister Huber und Bahn-Chef Josel weisen Kritik an der geplanten S-Bahn-Stammstrecke zurück

Von Dominik Hutter

Absolut unverzichtbar und für die Fahrgäste von Vorteil: Verkehrsminister Erwin Huber (CSU) und Bayerns Bahn-Chef Klaus-Dieter Josel haben die jüngste Kritik an der zweiten S-Bahn-Stammstrecke scharf zurückgewiesen. Nur der Bau einer zweiten Innenstadtquerung biete der S-Bahn die Chance, „die prognostizierten Verkehrszuwächse in den kommenden Jahrzehnten aufzunehmen“, erklärte Huber. „Abgesehen von einigen Nörglern gibt es dazu einen breiten parteiübergreifenden Konsens in Stadt und Land.“ Schließlich sei der volkswirtschaftliche Nutzen der neuen Trasse längst nachgewiesen.

Wie berichtet, wächst bei Grünen-Politikern wie auch dem Fahrgastverband „Pro Bahn“ die Skepsis über das Milliardenprojekt. Kritisiert wird vor allem, dass es zwischen Laim und Ostbahnhof lediglich zwei Stationen geben soll, so dass viele Fahrgäste künftig öfter umsteigen müssen. Zudem sei das in den Plan-



Die Stammstrecke hat ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Wer mehr Züge will, das betonen Freistaat wie Bahn, kommt an der Zweit-Trasse nicht vorbei. Foto: ddp

feststellungsunterlagen einsehbares Betriebskonzept recht mager ausgefallen.

Huber verweist jedoch auf den „ständigen Entwicklungs- und Veränderungsprozess“, dem derartige Überlegungen unterliegen. Was in den Planfeststellungsunterlagen zu finden sei, solle lediglich „beispielhaft aufzeigen“, welche Möglichkeiten zur Entlastung der bestehenden Stammstrecke und zur Fortentwicklung des S-Bahn-Netzes bestehen. „Die alte Stammstrecke schöpft bereits heute ihr äußerstes Leistungsvermögen aus“ – da benötige man angesichts des Bevölkerungszuwachses im Umland „eher heute als morgen“ eine leistungsfähige Ausweichroute. „Es steht nicht für eine moderne Verkehrspolitik, gegen sämtliche zukunftsorientierten Projekte anzukämpfen“, kritisierte Huber mit Blick auf die Grünen.

Josel verweist zudem auf die schon jetzt stark steigenden Fahrgastzahlen der S-Bahn. Von der durch eine zweite Röhre ermöglichten Taktverdichtung profitiere letztlich jeder.