



Bitte einsteigen in den München-Express!

Die Verkehrsplaner wollen das Umland besser an die Stadt anbinden: Durch den zweiten Tunnel sollen auch Regionalzüge und besonders schnelle S-Bahnen rauschen

Von Marco Völklein

Dem OB brennt das Thema unter den Nägeln. Möglichst rasch solle die Bahn mit dem Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke beginnen, forderte Münchens Oberbürgermeister Christian Ude unlängst. Damit die Bahn rechtzeitig fertig wird mit dem Bau zu den Olympischen Winterspielen im Jahr 2018, für die sich München ja bewirbt; damit die Bahn rechtzeitig die neuen Züge rollen lassen kann durch die neue Röhre.

Bis allerdings die neuen Züge rollen werden, wird es noch einige Zeit dauern. Zunächst einmal muss die Finanzierung stehen: Am Tag vor Heilig Abend hatte Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) mit Bahn-Chef Rüdiger Grube die Eckpunkte vereinbart. Noch steht aber die Zustimmung des Bundes aus, der den Tunnel etwa zur Hälfte bezahlen soll.

Unterdessen werkeln die Planer mit Hochdruck nicht nur an dem Tunnel. Mit der neuen Röhre planen die Verantwortlichen bei der Bahn und im Verkehrsministerium auch ein völlig neues Konzept für den Münchner Nahverkehr. Viele Details sind zwar noch unklar, dennoch lässt sich zumindest ein ungefähres Bild davon zeichnen, wie die Menschen künftig im Großraum unterwegs sein werden.

Die Express-S-Bahnen

Wichtigstes Ziel der Planer ist es, in Zukunft auch Menschen in die S-Bahnen zu locken, die momentan noch mit dem Auto ihren Weg zur Arbeit, zum Vereinssport oder zum Theaterbesuch antreten. Diese Menschen leben vorwiegend im äußeren Raum des jetzigen MVV-Gebiets, also in den meist ländlichen Regionen rund um Dachau, Ebersberg oder Starnberg. Ihnen dauert es mit der heutigen S-Bahn zu lange in die Stadt oder auch durch München hindurch; sie nutzen lieber das Auto. 'Hier ist das Potential an Menschen, die man neu für das S-Bahn-System gewinnen könnte, am größten', sagt Hans Peter Göttler, Verkehrsabteilungsleiter im bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium. Je näher man auf dem MVV-Linienplan der Innenstadt kommt, desto mehr Menschen nutzen bereits die S-Bahnen. Der 'Ausschöpfungsgrad', so nennen das die Fachleute, ist hier schon besonders hoch. Entsprechend tüfteln die Planer an Express-S-Bahnen, die die Menschen in den weiter entfernten Orten einsammeln - und sie dann rasch in die Innenstadt bringen.

Ein Beispiel: Auf der Linie S8 von Herrsching kommend könnte die Express-S-Bahn Fahrgäste am Ufer des Ammersees einsammeln und noch Stopps in Seefeld, Steinebach und Weßling einlegen - dann aber durchrauschen bis nach Pasing und die anderen Stationen ausfallen lassen. Mit einer Ausnahme: In Germering stoppt die Express-Bahn und nimmt weitere Reisende auf. Denn dort haben die Planer einen 'Aufkommensschwerpunkt' ausgemacht. 'Dort nutzen allein 40000 Fahrgäste pro Tag die S-Bahn', sagt Göttler. Die Fahrt von Herrsching bis an den Münchner Marienplatz soll so nur noch 35 Minuten dauern und nicht mehr 53 Minuten wie heute.

Möglich, dass diese Express-S-Bahnen dann anders gekennzeichnet werden als herkömmliche S-Bahnen, die weiter verkehren werden. Vielleicht prangt dort eines Tages ein großes X an der Front der Waggons - in Berlin haben die dortigen Verkehrsplaner Express-Busse eingeführt, auch die wurden mit einem großen X gekennzeichnet. So weit sind die Planer in München aber noch lange nicht: 'Das ist Sache des MVV', sagt Göttler.

Die Regionalzüge

Auch bei einer anderen Weiterentwicklung stehen die Planer noch relativ am Anfang: Wer allmorgendlich am Münchner Hauptbahnhof die vielen Pendler aus Augsburg, Ingolstadt oder Rosenheim aus- und umsteigen sieht, der merkt: Der Großraum München endet eigentlich schon lange nicht mehr an den Grenzen des Münchner Verkehrsverbunds, des MVV. Die Planer und auch zahlreiche Verkehrspolitiker wollen daher auch die weiter entfernten Regionen anbinden. Regionalzüge sollen, so der Plan, zum Beispiel aus Augsburg kommend durch die neue Röhre führen, die Menschen in die Münchner Innenstadt bringen und dann weiterfahren beispielsweise nach Rosenheim - und wieder zurück.

Aus Sicht vieler Tunnelskeptiker ist das auch dringend geboten, um die Auslastung des Tunnels zu steigern. Für diese Verbindungen wollen die Planer ganz neue Züge entwickeln lassen; sie sollen von ihrer Konzeption her den S-Bahnen ähneln. Die künftigen Regionalzüge werden nicht mehr aus einzelnen Waggons mit einer vorgespannten Lok bestehen, sondern aus ein oder mehreren Triebwagen wie bereits heute auf vielen Regionalzuglinien und bei der S-Bahn. Denn der zweite Stammstreckentunnel wurde als S-Bahn-Tunnel geplant - damit kann der Freistaat kein Geld aus einem Topf des Bundes erhalten, der dafür eingerichtet wurde, innerstädtische Schienenprojekte zu finanzieren. Also müssen auch S-Bahnen (oder ähnlich strukturierte Züge) durch den Tunnel fahren.

Außerdem lassen sich Triebwagen dank ihrer Leichtbauweise und der standardisierten Technik günstiger bauen und unterhalten, sagen die Planer: 'Triebwagenkonzepte sind wirtschaftlicher', sagt Göttler. Das Problem ist nur: Derzeit gibt es solche Fahrzeuge noch nicht; niemand weiß genau, wie die Züge aussehen werden. Aber die Hersteller versichern: Solche Züge lassen sich bauen und auch relativ leicht auf die jeweiligen Bedürfnisse anpassen. So sei etwa der Einbau von Toiletten kein Problem. Derzeit lässt das Verkehrsministerium von einem Gutachter prüfen, wie ein solches Regionalkonzept konkret aussehen könnte. Ergebnisse sollen 2011 vorliegen.

Die Flughafen-Anbindung

Die neuartigen Züge werden auch dringend gebraucht, um eine weitere Verbesserung zu starten: den schnelleren Weg zum Flughafen. Diese raschere Anbindung wollen die Planer mit dem 'ÜFEX' verwirklichen. Das Kürzel steht für 'überregionaler Flughafenexpress' - und meint folgendes: Regionalzüge (auch diese vermutlich in Form von modernen Triebwagen) werden zum Beispiel aus Augsburg oder Memmingen kommend in Laim in die zweite Stammstrecke einfädeln, Zusteigemöglichkeiten am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof bieten und dann über die Strecke der S8 zum Flughafen fahren. Das Problem ist aber: Ein solcher Expressverkehr ist nur möglich, wenn der Abschnitt in Daglfing von derzeit zwei auf vier Gleise ausgebaut wird. Dafür gibt es bislang kein Geld; zumal die Stadt gerne hätte, dass die Strecke - ähnlich wie in Unterföhring sowie Ismaning - in einem Tunnel verschwindet, was das Ganze noch zusätzlich verteuert. Die Planer haben also noch ein bisschen Zeit, an ihren Visionen zu feilen.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.299, Montag, den 27. Dezember 2010 , Seite 38

Fenster schließen 