

Fürstenfeldbruck

Tunnelgegner wollen vier Gleise bis Grafrath

Im Bahnverkehrskonzept der Münchner Umweltverbände ist der Ausbau der S-4-Strecke eine zentrale Forderung

Von Peter Bierl

Fürstenfeldbruck - Einen viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke bis Grafrath fordern Verkehrs- und Umweltverbände in ihrem 'Plan A' für den Schienenverkehr im Großraum München. Stufenweise soll ein Zehnminuten-Takt für alle stadtnahen Bahnhöfe sowie ein Zwanzigminuten-Takt bis zu den Endstationen erreicht werden. 'Wir wollen nicht nochmal zehn bis 15 Jahre hingehalten werden', sagte Andreas Barth von Pro Bahn der SZ.

Bund Naturschutz, Pro Bahn, Verkehrsclub Deutschland, Green City, Münchner Forum sowie der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr wollen den Anteil von Bus und Bahn im Stadt-Umland-Verkehr von 30 auf 70 Prozent steigern. Dazu empfehlen die Autoren des Konzepts statt des derzeit nicht finanzierbaren zweiten Tunnels in der Münchner Innenstadt Schweizer Planungsphilosophie: vorrangig sollen Maßnahmen verwirklicht werden, die wenig kosten, aber einen großen Effekt erzielen. 'Organisation, Elektronik, Beton' heißt die Reihenfolge. In die erste Kategorie fällt der Einsatz von Personal auf den Bahnsteigen zu Spitzenzeiten, um die Abfertigung zu beschleunigen, die bessere Wartung der Züge und mehr Langzüge.

Unter der Rubrik Elektronik fordern die Autoren einen zweiten Stellwerksrechner für die Stammstrecke als Ersatz, wenn der erste Rechner ausfällt. In der zweiten Phase soll von 2022 an der Südring in München zur zweiten Stammstrecke ausgebaut, der Westkopf Pasing kreuzungsfrei gemacht und die Strecke der S4 bis Grafrath viergleisig ausgebaut werden. 'Der teuerste Abschnitt ist zwischen Emmering und Buchenau, die Mehrkosten bis Grafrath sind nicht groß', so Barth. Der Gewinn aber sei enorm: Je mehr Regional- und S-Bahn-Verkehr getrennt werden, desto weniger übertragen sich Verspätungen ins andere System. 'Das verbessert die Stabilität des Betriebes.'

Der Gröbenzeller SPD-Kommunalpolitiker Peter Falk wirft den Autoren der Studie vor, eine 'dröhnende Eisenbahngüterstrecke zwischen Eichenau und Olching/Gröbenzell' sowie 'Güterzugmehrverkehr auf dem Nordring' zu fordern. 'Das ist nicht unser Thema', widerspricht Barth. In dem 33-seitigen Papier ist davon auch keine Rede, sondern von weiträumigen Umfahrungsmöglichkeiten für Güterzüge 'außerhalb des heutigen Münchner-S-Bahnnetzes'. So sollten Güterzüge von Hamburg nach Italien über Landshut-Mühldorf-Rosenheim geleitet werden. In ferner Zukunft wäre laut Barth eine weiträumige direkte Verbindung vom Güternordring zur Strecke München-Lindau notwendig. Das würde Südring und Hauptbahnhof entlasten und den Lärm in Gröbenzell und Lochhausen reduzieren.

Über die Gröbenzeller Spange, eine Umleitung von Regionalzügen von Eichenau über Gröbenzell nach Pasing, gebe es in dem Kreis, der 'Plan A' vertritt, verschiedene Ansichten, betont Barth. Die Ko-Autoren Stefan Baumgartner und Thomas Kantke befürworten die Spange. In das Papier hat sie aber keinen Eingang gefunden. In der Podiumsdiskussion in Puchheim vergangene Woche hatte Dagmar Mosch (Grüne) vom Bezirksausschuss Aubing die Spange angesprochen. 'Ich fordere das nicht, aber darüber sollte debattiert werden', sagte Mosch am Montag der SZ. Denn im Bereich Leienfelsstraße fehle der Platz für vier Gleise, dafür müssten erst Grundbesitzer enteignet werden.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 31. Januar 2012, Seite 1