

Münchener Mobilitätskultur – Die zweite S-Bahn Stammstrecke: Gibt es eine Alternative zum zweiten Tunnel?

23 Prozent mehr Fahrgäste im Münchner S-Bahnnetz erwarten Verkehrsplaner bis zum Jahr 2015. Für Experten ist deshalb klar, dass die Stammstrecke entlastet werden muss. Doch darüber, wie der MVV vor dem Kollaps bewahrt werden soll, wird seit Jahren gestritten.

Bei der vom Organisationsbüro für nachhaltige Mobilität bei Green City e.V. veranstalteten Podiumsdiskussion „Gibt es eine Alternative zum zweiten Tunnel?“ am Donnerstagabend im Verkehrszentrum des Deutschen Museums prallten erneut die Argumente von Kritikern und Befürwortern eines zweiten S-Bahntunnels aufeinander.

„Die Stammstrecke stößt an ihre Grenzen“, resümierte Frank Kutzner von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die für den Freistaat die Planungen des 1,6 Milliarden teuren Projekts vorantreibt.

Zu den beschlossenen Tunnelplänen gebe es deshalb keine Alternative. Eine durch den Tunnel mögliche Express-S-Bahn werde die Fahrt vom Umland in das Zentrum im Vergleich zu heute um zehn Minuten verkürzen. Die „normalen S-Bahnen“ auf der alten Strecke würden wie bislang alle Bahnhöfe bedienen, die Expresszüge nur in Pasing, Laim, Hauptbahnhof, Marienhof und am Ostbahnhof halten. „Die Umsteigebahnhöfe Marienplatz und der Hauptbahnhof so wie die U-Bahnen werden dadurch ebenfalls entlastet“, sagte Kutzner.

Dem widersprach Verkehrsberater Dr. Martin Vieregg, von der Vieregg-Rössler GmbH, der ebenfalls auf dem Podium saß.

Vor allem die Linie U-3 und U-6 in nördlicher Richtung müssten nach dem bisherigen Planungskonzept erheblich mehr Fahrgäste verkraften, obwohl „beide bereits jetzt aus allen Nähten platzen“. Er kritisierte auch, dass der neue Tunnel in 40 Metern Tiefe gebaut werden soll. „Die Leute brauchen dann mehrere Minuten länger als heute, um an die Oberfläche zu kommen“, sagt Vieregg. Da sei das Zeitersparnis für die Fahrgäste aus der Stadt „beinahe schon wieder aufgebraucht“. Er hat wegen der Bautiefe auch „erhebliche Sicherheitsbedenken“. Die Planung sei darauf angelegt, dass die Fahrgäste bei einem Defekt oder einer Katastrophe es in jedem Fall zum Bahnhof schaffen. „Auf freier Strecke müssen die Leute so viele Treppen wie am „Alten Peter“ erklimmen, was vor allem für alte Menschen ein Problem sein dürfte“, ist der Verkehrsplaner überzeugt. Er wirft den Projektentwicklern „planerische Faulheit“ vor.

Vieregg favorisiert einen Tunnel über die Maxvorstadt und Schwabing. Der würde laut Vieregg nur die Hälfte des zweiten S-Bahntunnels kosten. Eine sinnvolle Alternative sei zudem eine „Mehr-System U-Bahnlösung“. Mit einer Reihe von Ausbauten des U-Bahnnetzes, insbesondere der Verlängerung der U-5 nach Pasing, könne ein Drittel der S-Bahngäste in der Stadt auf die U-Bahnen umgelenkt werden.

Berthold Maier, vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V., fordert statt eines neuen S-Bahntunnels einen Ausbau des Südrings. Die Kosten wären mit 500 Millionen Euro deutlich niedriger. Dies wäre eine Abkehr von dem „bislang rein auf das Zentrum fixierten Münchner Verkehrssystem“. Vor allem das Glockenbachviertel und der Münchner Westen würden dadurch aufgewertet. „Wer etwa von Pasing nach Solln will, ist deutlich schneller, als jetzt“, so Maier. Er bezweifelte, dass die U-5 nach Pasing gebaut werde, wenn der zweite S-Bahntunnel erst einmal stehe. Vieregg und Kutzner machten dagegen eine Reihe von Schwächen am Südring aus. So sei er etwa für Fahrgäste aus dem Umland weniger attraktiv.

Auch bei Constanze Linder-Schädlich (SPD) stieß der Südring auf wenig Gegenliebe. Sie will am zweiten S-Bahntunnel festhalten. „Wenn allerdings Schwächen bei der Sicherheit bestehen sollten, muss da dringend nachgebessert werden“, so die Stadträtin. Dies sei aber Sache der Planer und nicht der Politik.