

ZWEITE STAMMSTRECKE

# Landtags-CSU zweifelt an S-Bahn-Tunnel

Nach dem Stadtrat mehrten sich jetzt auch im Landtag die Zweifel am Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels. Bedeutet dies schon das Ende des Milliardenprojekts?

VON MATTHIAS KRISTLBAUER

Es war eine ungewöhnliche Koalition, die sich da gestern Mittag im Sitzungssaal 1 des Landtags zusammengefunden hatte. CSU und Grüne vereint gegen das Verkehrsministerium – das gab es bisher wohl noch nicht so oft. Verantwortlich dafür war ein Thema, das schon seit Wochen die Schlagzeilen bestimmt: der Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels.

Nach wie vor favorisiert das Verkehrsministerium den auf 1,64 Milliarden Euro geschätzten Untergrundbau. Dennoch hatte Minister Martin Zeil (FDP) auf Drängen einer schwarz-grün-gelben Koalition im Münchner Stadtrat eingelenkt und eine vertiefende Untersuchung des Bahn-Süd-rings auf den Weg gebracht, der als günstigere Alternative gesehen wird (*wir berichteten*).

„Die Untersuchung ist wichtig und richtig“, betonte gestern nun auch der verkehrspolitische Sprecher der Landtags-CSU, Eberhard Rotter. Denn wenn der Freistaat schon so viel Geld ausbebe, dann wolle man einen „echten Mehrwert“ haben. Dass diesen der Tunnel bietet, bezweifelt der Grünen-Landtagsabgeordnete Martin



**Otmar Bernhard, CSU**  
„Die Finanzierungssituation wird schwierig.“

Runge schon lange. „Der Nutzen steht in keinerlei Verhältnis zu den Kosten in Milliarden-Höhe“, sagte er.

Vorrangig soll der Tunnel in Störfällen die alte Stammstrecke entlasten und einen dichteren S-Bahn-Takt ermöglichen. Doch rechtfertigt dies Kosten in Milliardenhöhe? Und ist danach noch Geld da, in München noch ein zweites



**Martin Runge, Grüne**  
„Nutzen steht in keinerlei Verhältnis zu Kosten.“ MS/KH

Großprojekt – die Flughafen-Anbindung – zu stemmen? Die CSU zweifelt. „Es ist damit zu rechnen, dass die Finanzierungssituation schwierig wird“, betonte der Landtagsabgeordnete Otmar Bernhard. Nicht zuletzt habe der Transrapid gezeigt, dass bei Tunnelprojekten Kostenexplosionen nicht auszuschließen seien. Zudem bezweifelt Bernhard,

zugleich Münchner CSU-Chef, dass der Bau des zweiten Tunnels bis 2017 abgeschlossen werden kann. Klar ist: Will man dieses Ziel erreichen, müssten die Arbeiten schon dann begonnen werden, wenn für den Tunnelabschnitt unter Haidhausen noch gar keine Baugenehmigung vorliegt.

Längst liebäugelt die CSU mit ganz anderen Plänen – allen voran dem Nordtunnel, einem Vorschlag des Münchner Verkehrsplanungsbüros Vieregg-Rößler. Über diese Strecke könnten via Münchner Freiheit Fernzüge und S-Bahnen zum Flughafen geleitet werden. Mit diesem Tunnel könnten alle Verkehrsprobleme gelöst werden, sagte Bernhard.

Mehr Klarheit soll es im Oktober geben, wenn der Ver-

gleich von Tunnel und Südring vorliegt. „Wenn sich dabei ergeben sollte, dass wir auf das falsche Projekt gesetzt haben, werden wir das zugeben“, sagte Hans-Peter Göttler vom Verkehrsministerium. Eine „Alibi-Studie“, wie von der CSU befürchtet, sei die jetzige Untersuchung jedenfalls nicht.

Der Münchner CSU-Landtagsabgeordnete Markus Blume ist sich aber schon jetzt sicher: „Wir werden in München nicht zwei Großprojekte stemmen können.“ Deshalb werde man entweder Alternativen zur zweiten Stammstrecke finden müssen, oder der zweite Tunnel müsse mehr Nutzen bringen – etwa indem man nicht nur S-Bahnen, sondern auch Regionalzüge durch ihn hindurchschicke.