

Artikel publiziert am: 08.03.10

Datum: 09.03.2010 - 15.28 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/zweite-stammstrecke-udes-mehrheit-broeckelt-662159.html>

Zweite Stammstrecke: Udes Mehrheit bröckelt

München - Die Münchner CSU wendet sich vom Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels ab – und drängt stattdessen zu kurzfristigen Maßnahmen. Im Stadtrat deutet sich nun ein Votum gegen die Röhre an.

Seit zehn Jahren bereits wird an dem zweiten S-Bahn-Tunnel zwischen Haupt- und Ostbahnhof geplant. In 40 Metern Tiefe soll die Röhre die alte Stammstrecke entlasten und eine Ausweichmöglichkeit im Störfall bieten. Immer mehr aber wuchsen zuletzt die Zweifel, ob dies eine Investition von 1,5 bis 2 Milliarden Euro rechtfertigt. Zumal sich rund 90 Prozent der S-Bahn-Störungen auf den Außenästen ereignen – also nicht im angeblich besonders anfälligen Tunnel.

Hauptbahnhof München - Gestern, heute und in der Zukunft



Vergangene Woche hatte sich deshalb die FDP-Fraktion im Rathaus gegen die zweite Röhre ausgesprochen – und sich so gegen Martin Zeil, den Verkehrsminister aus der eigenen Partei, gestellt. Nun kippt auch bei der Münchner CSU die Stimmung gegen das Milliarden-Projekt. Bei einer Mitgliederversammlung am Samstag sei die Stimmung „ganz überwiegend“ gegen den Bau der zweiten Stammstrecke gewesen, sagte Münchens CSU-Chef Otmar Bernhard.

Anstatt insgesamt rund drei Milliarden Euro für die zweite Stammstrecke und den Ausbau der S 8 für Express-S-Bahnen im Osten der Stadt auszugeben, favorisiert Bernhard zusammen mit dem Landtagsabgeordneten Markus Blume und Stadtrat Georg Kronawitter eine Reihe von kurzfristigen Maßnahmen, die dem gesamten S-Bahnnetz zugutekommen und bis 2017 realisiert werden sollen. Kosten: rund eine Milliarde Euro.

Münchens schönste U-Bahnhöfe



Vor allem der Ausbau der S-Bahn-Außenäste soll damit vorangebracht werden. Um Störungen auf der Stammstrecke abzufedern, will die CSU für rund 250 Millionen Euro die U 5 bis Pasing verlängern. Bahnübergänge an der S 1 und der S 8 sollten tiefergelegt werden, um den Straßenverkehr nicht weiter zu behindern. Mit Hilfe kleinerer Eingriffe sollen sogar Express-Züge zum Flughafen fahren können. Bis 2025 sieht das Konzept indes den Bau eines Nordtunnels für 1,6 Milliarden Euro vom Hauptbahnhof nach Schwabing vor. Von dort sollen S-Bahnen und Fernzüge zum Flughafen weiterfahren. „Es geht auch darum, langfristig, das Richtige zu machen“, betonte Blume.

In der Rathaus-CSU, die demnächst das Thema debattieren will, zeichnet sich nun ein Votum gegen den zweiten Tunnel ab. „Wir haben starke Zweifel, ob drei Milliarden Euro noch finanzierbar sind“, sagte Fraktionschef Josef Schmid. Deshalb wolle man Maßnahmen, die bis Olympia 2018 auch realisierbar seien. Der Tunnel sei bis dahin jedenfalls nicht fertig. Selbst der planungspolitische Sprecher der Rathaus-CSU, Walter Zöller, bisher ein Verfechter des Tunnels, ist ins Grübeln gekommen. „Das Projekt ist sicherlich interessant, auch mit dem Nordtunnel“, sagte er. Bevor man aber von der zweiten Stammstrecke abrücke, brauche man die Zusage von Land und Bund, dass diese auch Alternativen mittragen. Der erste Schritt könnte am 23. März getan werden. Dann soll das bayerische Kabinett über den Ausbau des Bahnknotens entscheiden.

Im Stadtrat, der eine Empfehlung geben kann, gebe es momentan wohl eine Mehrheit gegen den zweiten S-Bahn-Tunnel, meinte Stadtrat Zöllner. Denn neben CSU und FDP stehen auch die Grünen mehrheitlich und einige kleine Parteien dem Bau der zweiten Stammstrecke skeptisch gegenüber. Die SPD um OB Christian Ude steht indes weiter hinter dem Projekt.

Matthias Kristlbauer