

Aktuelles - Artikel vom 25.03.2010

München · Weichen gestellt

Stadt erteilt grünes Licht für 2. S-Bahn-Stammstrecke

Nach langem Hin und Her gab die Stadt München nun grünes Licht für die zweite S-Bahn-Stammstrecke und eine schnellere Flughafenanbindung. Bei einer Vollversammlung des Stadtrats am Mittwoch erhielt das umstrittene Projekt 65 von 80 Stimmen. Während eine große Mehrheit für den Tunnel votierte, waren FDP, Freie Wähler und Die Linken dagegen. Kurios: Die FDP im Landtag stimmte dafür.



Volle Züge im S-Bahn-Untergeschoss: Mit täglich knapp 800.000 Fahrgästen ist die jetzige Stammstrecke bereits heute am Limit.

Foto: sm

Wissenswertes zur Debatte um die 2. Stammstrecke

- Themenseite: Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München
Überflüssig? Sinnvoll? Alternativlos?
- München · Umfrage der Woche: „Was halten Sie von der 2. S-Bahn-Stammstrecke?“
Artikel vom 25.03.2010: Münchner sagen ihre Meinung
- München · Albrecht Ackerland über die S-Bahn
Artikel vom 25.03.2010: Da schau her! Ein Münchner sagt seine Meinung
- München · Thema: Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München
Artikel vom 25.03.2010: So seh ich das! Redakteurin Gabriele Heigl

„Die schnelle Flughafenanbindung über den Ostkorridor im Zusammenspiel mit dem zweiten Stammstreckentunnel ist und bleibt das beste Zukunftskonzept für den Bahnknoten München“, sagt Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP). Damit sind sowohl Nordtunnel als auch Südring vom Tisch. Die SPD-Stadtratsfraktion zeigt sich erfreut: „Die Tunnelgegner und Zweifler aus CSU, FDP und Grünen hätten beinahe verheerende Schäden angerichtet und haben den Steuerzahler viel Geld gekostet. Dennoch: Auch wer zuletzt auf den Zug aufspringt, darf noch mitfahren – auch wenn er vorher ein Bremsklotz war“, sagt Fraktionsvorsitzender Alexander Reissl.

Entscheidende Vorteile der zweiten S-Bahn-Stammstrecke sieht Dr. Michael Mattar, Fraktionsvorsitzender der FDP im Münchner Stadtrat, dagegen nicht: „Der Tunnel ist zu teuer und bringt zu wenig. Wir wollen Sofortmaßnahmen, die auch ohne zweite Stammstrecke möglich sind, wie Langzüge statt Vollzüge, einen Zehn-Minuten-Takt der S-Bahnen, einen Umbau des Ostbahnhofes sowie eine Verlängerung der U-Bahn vom Arabellapark nach Engelschalking und von Laim nach Pasing.“ Auch die Freien Wähler sehen die „unreifen Planungen“ bezüglich des Tunnelbaus äußerst kritisch. Die bayerische Staatsregierung bewege sich „unverdrossen auf ein weiteres Milliarden-Euro-Grab zu“. „Nicht nur, dass der Nahverkehr nicht grundlegend verbessert werden wird, der finanziell enge Spielraum wird auch zeigen, dass weitere Schienenprojekte in ganz Bayern der zweiten Tunnelröhre zum Opfer fallen werden“, kritisiert Prof. Michael Piazzolo, Vorsitzender der Freien Wähler München.

Bereits am Dienstag beschloss das bayerische Kabinett das Gesamtkonzept für den Bahnknoten München. Der Beschluss umfasst neben der zweiten S-Bahn-Stammstrecke auch den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen als Kern der Flughafenanbindung. Außerdem vereinbarte das Kabinett, das Gesamtkonzept um weitere Maßnahmen zu ergänzen. Konkret geht es dabei um die Sendlinger Spange als Bypass zwischen Pasing und Heimeranplatz bis zur Realisierung der zweiten Stammstrecke. Damit sollen für Notfälle Ausweichmöglichkeiten für den S-Bahnverkehr geschaffen werden.

Außerdem soll ein möglicher Nord-Süd-Tunnel am Flughafen als Direktanbindung von Nord- und Ostbayern an den Flughafen schnellstmöglich vertieft untersucht werden.

Seit rund zehn Jahren wurde nach einer Entlastung der dicht befahrenen und störanfälligen Stammstrecke zwischen Haupt- und Ostbahnhof gesucht. Denn mit täglich knapp 800.000 Fahrgästen ist die jetzige Stammstrecke bereits heute am Limit.

Nun muss die Finanzierung des sogenannten „Jahrhundertprojekts“ geklärt werden. Rund 60 Prozent der Kosten soll der Bund übernehmen, den Rest trägt der Freistaat. Zeil beziffert die Gesamtkosten des Tunnels und der Flughafenanbindung mit 2,9 bis 3,4 Milliarden Euro. Die Fahrzeit zwischen Flughafen und Innenstadt soll mit der neuen Express-S-Bahn auf 20 Minuten halbiert werden. Wenn alles planmäßig läuft, kann 2011 mit dem Bau begonnen werden. Voraussetzung dafür ist laut Zeil, dass die bayerische Staatsregierung den Bau- und Finanzierungsvertrag mit der Deutschen Bahn bis zum Sommer abgeschlossen hat. Dann kann die zweite Stammstrecke rechtzeitig zu den möglichen Olympischen Winterspielen 2018 in Betrieb genommen werden.

Von Stefanie Moser