

München City

Die Tunnel-Blockade

Die Grünen ringen um eine gemeinsame Haltung bei der zweiten Stammstrecke - und fordern den weiteren S-Bahn-Ausbau

Von Dominik Hutter und Marco Völklein

und Marco Völklein

München - Im Stadtrat ja, im Landtag nein - das soll so nicht bleiben: Bei den Grünen wird hinter den Kulissen heftig um eine gemeinsame Haltung zum zweiten S-Bahn-Tunnel gerungen. Die Landtagsfraktion mit ihrem Vorsitzenden Martin Runge, der das Milliardenprojekt seit Jahren heftig bekämpft, will die Rathaus-Kollegen dazu bewegen, sich komplett von der Röhre zu verabschieden. Die aber sind dazu nicht bereit - sie haben die Stammstrecken-Planung über Jahre hinweg mehrheitlich im Stadtrat mitgetragen. Für Freitag ist eine gemeinsame Pressekonferenz geplant. Ob bis dahin eine Einigung vorliegt, ist offen.

Runge macht keinen Hehl daraus, dass es nach jahrelangem Anti-Tunnel-Kampf für ihn nur eine Linie geben kann: ein abschließendes Nein zu den Tieftunnelplänen der schwarz-gelben Staatsregierung. Schließlich sei 'mittlerweile klar, dass das Geld dafür nicht da ist' - das Projekt blockiere aber den Ausbau des S-Bahn-Systems an anderen Stellen. Auch die Stadtrats-Grünen halten es für unbedingt notwendig, nun auch abseits aller Stammstrecken-Ideen wieder ins überlastete Schienennetz zu investieren: in den Ausbau der S4-West sowie des Pasing, Laimer und Ostbahnhof zum Beispiel. Aber man wolle sich vom Tunnel 'nicht explizit verabschieden', betont Stadträtin und OB-Anwärterin Sabine Nallinger, die ein eigenes überregionales Betriebskonzept für die Röhre ausgearbeitet hat.

Entsprechend kontrovers wird derzeit über einzelne Formulierungen in dem S-Bahn-Positionspapier diskutiert. Gut möglich, dass letztlich der Tunnel ganz ausgeklammert wird. Nallinger findet ohnehin, dass es nicht Aufgabe der Grünen ist, ein von der Staatsregierung verbocktes Projekt zu begraben. Das Papier würde sich dann auf Forderungen beschränken, wenigstens an anderer Stelle die Kapazität der S-Bahn zu verbessern. Die Verkehrsplanerin Nallinger ist überzeugt, dass auch ohne zweiten Tunnel, dafür mit einigen gezielten Investitionen, ein 15-Minuten-Takt möglich wäre.

Mit dem Vorstoß zum S-Bahn-Ausbau wollen sich die Grünen auch von dem Ruf verabschieden, der ihnen seit einiger Zeit vorauseilt: dem der ewigen Verhinderungs-Partei. 'Wir können auch Infrastruktur', lautet nach Auskunft von Stadtchef Sebastian Weisenburger die Botschaft, die man den genervten S-Bahn-Fahrgästen vermitteln will. Allerdings gelte dies nur für vernünftige Infrastruktur. Im Hintergrund spielt freilich auch der Wahlmarathon 2013/14 eine Rolle, bei dem eine gemeinsame Haltung zu einem der wichtigsten Verkehrsprojekte Bayerns vorteilhaft wäre. Die Grünen sind nicht die einzigen, die sich mit der Tunnelplanung schwertun. Vor einigen Jahren hatte sich auch innerhalb der Landtags-CSU eine Anti-Röhren-Fraktion gebildet. Das monatelange Hickhack wurde damals durch ein Machtwort von Ministerpräsident Horst Seehofer beendet - zugunsten der offiziellen Planung.

Der grüne Bundestagsabgeordnete Anton Hofreiter hält nun auch den vom Freistaat verfolgten 'Vorfinanzierungsstrick' für gescheitert. Denn auf eine Anfrage an Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), ob sein Haus Chancen für ein solches Modell sieht, lautete die klare Antwort: nein. 'Die Staatsregierung wie auch Ude sollten sich eingestehen: Wir haben uns da verzockt', erklärt Hofreiter. Davon allerdings will Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) nichts wissen. Man arbeite weiterhin an einer Finanzierung, erklärte eine Sprecherin.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 15. März 2012, Seite 49