



BAYERN

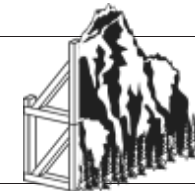
WELT AM SONNTAG | NR. 14 | 2. APRIL 2017 | SEITE 1



Immer am Rande des Verkehrskollapses: Täglich nutzen 840.000 Menschen das Münchner S-Bahn-Netz

TIEF IM SÜDEN

Der Löwe ist los



Huch, da sind jetzt aber alle mächtig erschrocken! Normalerweise ist man ja gerade in ländlicheren Gemeinden um Investoren froh. Aber in dem Fall haben gleich mal alle vorsorglich abgewunken. Von Fürstfeldbruck bis Rosenheim, von Starnberg bis Dachau will keiner die Fußballer des TSV 1860 München haben.

Erdings Pressesprecher Christian Wanninger sagte doch glatt, er habe die Anfrage des jordanischen Milliardärs und „Löwen“-Sponsors Hasan Ismaik für Fake News gehalten. Dabei ist es doch eher eine Geschichte aus Tausendundeiner Nacht, vom großen Hasan, der im Herzen irgendwie Kind geblieben ist und in seiner ganzen Unschuld für seine „Löwen“ eine Heimat sucht.

Nicht nur ein neues Stadion will er ihnen bauen. Sondern am liebsten gleich noch einen Löwenpark mit echten Löwen und allen Löwenrasen dazu. Den Stadtoberen in München war das irgendwie zu Simsalabim – das von Ismaik favorisierte Grundstück auf dem Messiegelände in Riem rücken sie nicht raus. Erding hat dann wohl die Chance verpasst, seine Therme um einen echten Erlebnispark zu erweitern. Jetzt streuen die „Löwen“ in der Fläche. Und wenn sie nicht gestorben sind, fragen sie vielleicht ja auch noch ihre Fans, was die von diesem ganzen Zirkus halten.

HERMANN WEISS

Zweite Röhre für 3,8 Milliarden Euro

München bekommt einen neuen S-Bahn-Tunnel. Es ist das teuerste Verkehrsprojekt Bayerns. Der Nutzen bleibt umstritten

Die Operation am Herzen der Stadt hat schon begonnen. Schon jetzt ist der kleine Park vor der Tür verschwunden, der gesamte Platz ist eingezäunt und zerfurcht. Anneliese Völbel, Mitarbeiterin der Galerie Otto in der Schrammerstraße, an der Rückseite des Marienhofes, hat sich in das Schicksal ergeben, künftig an einer Baugrube zu arbeiten: „Wie das mit der Baustelle wird, das muss man abwarten“, sagt sie. Wenn in Kürze die Autofahrt komplett gesperrt und auch der Gehweg aufgerissen ist, wird es beschwerlich für Kunden und Lieferanten, die Galerie zu erreichen.

VON MIRIAM ZERBEL

Am Mittwoch beginnt hier mit dem symbolischen Spatenstich und einem verordneten Bürgerfest das große Graben. Die Baustelle verheißt Dreck, Lärm – und die zweite S-Bahn-Stammstrecke.

Sie wird von den Verkehrspolitikern von Stadt und Freistaat seit über zwei Jahrzehnten als die Patentlösung für Münchens Verkehrsprobleme angepriesen. Es wurde lange geplant, genehmigt, letztlich sogar ein Finanzierungskonzept gefunden – und heftig kontrovers diskutiert. Nicht nur wegen der Kosten von 3,8 Milliarden Euro, die das größte Verkehrsprojekt in Bayern nach dem jetzigen Stand kosten soll. Denn der Nutzen des Tunnels bleibt umstritten. Viele bezweifeln, dass der Tunnel überhaupt gebraucht wird – oder ob es nicht besser gewesen wäre, flexibel die Sache noch einmal zu überdenken, statt an einem einmal gefassten Röhren-Plan festzuhalten.

Zumindest eine bayerische Auflage von Protestbewegungen nach dem Muster von „Stuttgart 21“ blieb den Münchnern erspart. Denn es ist grundsätzlich unstrittig, dass der öffentliche Nahverkehr dringend ausgebaut werden muss.

Acht S-Bahn-Linien durchqueren das Münchner Zentrum durch eine einzelne Röhre. Gibt es auf dieser „Stammstrecke“ eine Störung, kann die Innenstadt mit der S-Bahn nicht mehr erreicht werden. Wer versucht, auf andere Verkehrsmittel wie Tram, Bus oder U-Bahn umzusteigen, merkt schnell, dass auch deren Kapazität begrenzt ist. Täglich nutzen 840.000 Fahrgäste das Münchner S-Bahn-Netz. Das bringt das System an den Rand des Kollapses. Nadelöhr ist die Stammstrecke, eine der am dichtesten befahrenen Bahnstrecken Europas.

Ein sieben Kilometer langer paralleler Tunnel zwischen Laim im Westen und dem Leuchtenbergring im Osten mit nur drei Bahnhöfen soll die Entlastung bringen – frühestens Ende 2026. Dann sollen in bis zu 41 Metern Tiefe die ersten Züge auf der zweiten Stammstrecke fahren. Entspannung beim Fahrgastaufkommen ist aber nicht in Sicht. Die Bevölkerung wächst schneller, als gebaut wird. Experten erwarten für den Landkreis München ein Bevölkerungswachstum von 17 Prozent bis 2035.

Aus Sicht von Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) gibt es keine bessere Lösung. Das sei das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie, die mit der Stadt und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) die Varianten Südring und zweite Stammstrecke vergleichen ließen. „Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs in München und dem Umland gelingt mit dem Stammstreckentunnel wesentlich besser als mit einem Südring – deshalb haben wir uns für die leistungsfähigere Variante entschieden“, erläutert Herrmann.

Kritiker glauben allerdings, dass das Ziel, mehr Personen pünktlicher und zuverlässiger zu befördern, so nicht erreicht wird. „Der Tunnel ermöglicht keinen Zehn-Minuten-Takt, erschließt kein einziges Stadtgebiet neu, es gibt keine neuen Haltestellen, alles ist zentralistisch auf den Mittelpunkt der Stadt ausgerichtet“, sagt die Vorsitzende der Bürgerinitiative Haidhausen, Ingeborg Michelfeit. „Es ist idiotisch, die Leute weiter in die Innenstadt zu leiten. Man müsste das entzerren und nicht weiter zubauen.“

Michelfeit und ihre Mitstreiter aus dem besonders betroffenen Stadtteil Haidhausen favorisieren eine oberirdische Variante. Das sei kostengünstiger, könne schneller realisiert werden und Risiken des Tiefbaus würden vermieden. „Da sind zum Beispiel die langen Laufwege, der Tunnel liegt ja in mehr als 40 Metern Tiefe.“ Die Rettungswege, die im Notfall nach oben führen, sind lang, die Kosten für die Röhre beachtlich.

Zusammen mit einem „Risikopuffer“ in Höhe von 680 Millionen Euro sind 3,84 Milliarden Euro veranschlagt. Den höchsten Anteil trägt mit 1,5 Milliarden

der Bund, der Freistaat beteiligt sich mit 1,4 Milliarden, die Stadt stemmt 155 Millionen und von der Bahn kommen 150 Millionen. Sollte das Projekt teurer werden, teilen sich Bund und Bayern das Risiko im Verhältnis 60 zu 40.

„Natürlich ist das ein immenser finanzieller Kraftakt für Bund, Land und die Landeshauptstadt München“, gibt Minister Herrmann zu. „Aber man darf nicht vergessen: Wir investieren hier in öffentliche Infrastruktur. Jeder, der in die S-Bahn steigt, fährt nicht mit dem Auto!“ Das sei wichtig, um die Schadstoffbelastung in der Münchner Luft zu reduzieren. „Wenn wir 2025 nicht einen Verkehrskollaps in der Stadt erleben wollen, müssen wir jetzt vorsorgen.“

Die Grünen im Landtag warnen dagegen vor einem Stillstand bei allen anderen Schienenprojekten im Land in den kommenden 30 Jahren. Der Münchner Tunnel fresse alle Mittel. Und die Bürgerbeteiligung lässt auch zu wünschen übrig. Erst Ende Februar war eine außerordentliche Bürgerversammlung in Haidhausen zum Bau der Röhre geplatzt, weil nicht alle Interessierten in den überfüllten „Hofbräukeller“ passten. Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) war gar nicht erschienen. Nun ist der 18. Mai als neuer Termin angesetzt. Dann wird am Marienhof aber längst schon gegraben.

Experten warnen die Verantwortlichen davor, sich beim Baubeginn nun gegenseitig auf die Schulter zu klopfen und nicht weiter zu denken. Bei der zweiten Stammstrecke allein könne es nicht bleiben, sagt Professor Gebhard Wulforst, Verkehrswissenschaftler an der TU München. Er rät dazu, die Ringlösung weiter zu verfolgen. „Wir müssen überlegen: Wie kann man das Netz in der Region weiterentwickeln?“ Wulforst hält tangentielle Verbindungen für extrem wichtig, auch um neue Standorte zu erschließen. „Mit dem Bau der Stammstrecke ist der Ausbau der Ringe nicht erledigt“, erklärt der Verkehrsplaner und empfiehlt der Staatsregierung ein Vorbild aus der Schweiz.

In Basel werden mit zwei Schweizer Kantonen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt. „Agglomerationsprogramm“ heißt das dort. „Verkehrsprobleme können nur gelöst werden, wenn auch die räumliche Entwicklung berücksichtigt wird“, sagt der Wissenschaftler. In der Region München fehle diese Weitsicht. Wichtige Verkehrsinfrastrukturentscheidungen wie die zweite Stammstrecke sollten nach Wulforsts Meinung an ein integriertes Standort- und Verkehrsentwicklungsprogramm geknüpft werden.



Exklusiv für Fondsanleger

1,50 %

Ein Jahr Festgeld und alle Fonds mit mindestens 50 % Rabatt auf den Ausgabeaufschlag.

Der Anlagebetrag für das Festgeld entspricht der Summe der Fondskäufe, mindestens 10.000 € und maximal 500.000 €.

Angebot freibleibend

ANZEIGE

Alles muss raus! 50% 30% 70%

ALBERT FRÖHLICH
PELZ-ATELIER
Salvatorstraße 2 | 80333 München