



Das Kreuz mit Großprojekten

Ob die Express-S-Bahn kommt, ist noch völlig offen

Ernüchternd ist das schon mit den Zeitplänen für Münchens große Verkehrsprojekte. Wir erinnern uns: 2006, zur Fußball-WM, sollte erstmals ein Transrapid zwischen Hauptbahnhof und Flughafen schweben. Im selben Jahr, nach Abschluss des großen Ball-Spektakels, wären dann noch der Neubau des Hauptbahnhofs und der Baubeginn für die zweite S-Bahn-Stammstrecke angesetzt gewesen. Letztere ist inzwischen auf 2016 bis 2020 verschoben, der Bahnhofsneubau liegt für unbestimmte Zeit auf Eis, und der Transrapid. . . - nun ja, lassen wir das. Es hat eben alles nicht sein sollen.

Ähnlich schwer tun dürften sich die Auguren bei einem anderen, neuerdings wieder topaktuellen Großprojekt - der Express-S-Bahn zum Flughafen. Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) hat schon einmal das Eröffnungsjahr 2015 in die Diskussion geworfen. Sein Zeitplan: 2008 Politdebatte und Kosten-Nutzen-Untersuchung, 2009 Entscheidung und Projektplanung. 2010 beginnt dann das Genehmigungsverfahren, 2012 der Bau - und drei Jahre später rollen die ersten Züge.

So viel Optimismus will Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) jedoch nicht verbreiten. Schließlich soll erst Ende 2008/Anfang 2009 ein Gutachten über die verschiedenen Varianten vorliegen. An "Gedankenspielen ohne solide Grundlage" werde man sich nicht beteiligen - zumal völlig offen ist, ob überhaupt genug Geld zur Verfügung steht. Müllers Amtsvorgänger Erwin Huber (CSU) hat dagegen schon einmal eine Prognose zur Express-S-Bahn gewagt: Vor 2022 bis 2027 gehe gar nichts, unkte der heutige CSU-Chef im vergangenen Jahr - damals freilich noch mit dem Ziel, die Vorzüge des Transrapids gegenüber der S-Bahn herauszustellen.

Der "Worst Case" ist allerdings mit dem Termin 2027 noch nicht definiert. Es ist auch diesmal nicht ausgeschlossen, dass letztlich gar nichts passiert. Denn eine Express-S-Bahn muss, um vom Bund mitfinanziert zu werden, die Kosten-Nutzen-Analyse überstehen - und das ist, die zweite S-Bahn-Röhre beweist es, nicht gerade einfach für Projekte, die parallel zu schon bestehenden Strecken verlaufen. Dazu kommt, dass die Staatsregierung das Projekt aktiv vorantreiben muss. Diesen Eindruck allerdings konnte das Kabinett selbst bei Wohlmeinenden noch nicht erwecken.

Das Schicksal des Transrapids ist übrigens nicht außergewöhnlich in der Münchner Verkehrshistorie, die schon viele Projekte kommen und gehen sah. Legendär sind bis heute die Straßenplanungen der frühen sechziger Jahre. Damals geisterten Ideen von riesenhaften Schnellstraßen durch die Amtsstuben - von der sechsspurigen, kreuzungsfrei ausgebauten Isarparallele bis hin zu Autobahnschneisen quer durch die Wohnviertel, die sich auf Höhe Tübinger Straße an einem Autobahnkreuz getroffen hätten. Projektiert war auch eine Schnellstraße auf dem Gebiet des heutigen Westparks, die stadteinwärts den Sendlinger Berg im Tunnel durchstechen und dann direkt in die Lindwurmstraße münden sollte. Bis heute nicht gebaut wurde auch die Stadt-Umland-Bahn, eine Art schnelle Tram, die in einem Ring einmal komplett um München führen sollte. Dominik Hutter

Fenster schließen ❏