



## Klares Votum für die zweite Röhre

### **"Schlüssig, machbar und ohne Alternative": Kabinett befürwortet den S-Bahn-Tunnel und will mit dem Bund Finanzierung klären**

Von Dominik Hutter

In der jahrelangen Debatte um den Ausbau des Münchner Schienennetzes haben sich der zweite S-Bahn-Tunnel und die Flughafenbindung über Ismaning durchgesetzt. Das bayerische Kabinett beschloss am Dienstag einmütig, zu diesen beiden Projekten Finanzierungsverhandlungen mit der Bundesregierung aufzunehmen. "Die Zeit des Ringens um die beste Lösung geht mit dem heutigen Tag zu Ende", betonte Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU). Er forderte den Münchner Stadtrat auf, das Konzept mit einem klaren Ja zu bestätigen und so der Staatsregierung bei den anstehenden Gesprächen in Berlin den Rücken zu stärken. Der Beschluss muss noch den Landtag passieren.

Seehofer bezeichnete das Konzept von Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) als "schlüssig, machbar und ohne tragfähige Alternative", räumte aber ein, dass die Finanzierungsverhandlungen angesichts knapper Kassen "nicht einfach" werden. Das Gesamtpaket soll nach Angaben Zeils zwischen 2,9 und 3,4 Milliarden Euro kosten, kann aber in Stufen verwirklicht werden. In dieser Summe sind 1,5 Milliarden Euro für den S-Bahn-Tunnel enthalten, dessen Finanzierung Freistaat und Bund gemeinsam stemmen wollen. Der bayerische 40-Prozent-Anteil, so versicherte Martin Zeil, stehe bereits im Haushalt bereit. Man versuche zudem, in Berlin ein Sonderbudget für Olympia 2018 durchzusetzen, aus dem dann auch Geld für Verkehrsprojekte fließen könnte.

Zeil erwartet mit Fertigstellung des zweiten S-Bahn-Tunnels einen "Quantensprung" für den Münchner Nahverkehr, vergleichbar der Situation des Jahres 1972, als die erste Stammstrecke kurz vor den Olympischen Sommerspielen in Betrieb ging. Die Bauarbeiten sollen 2011 beginnen - abschnittsweise, da bis dahin nur Teilgenehmigungen vorliegen werden. Wunschtermin für die Eröffnung ist 2018. Diese Vorgabe gilt allerdings unter Bahnexperten als äußerst ehrgeizig.

Der Innenstadtunnel sowie der viergleisige Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen, der einen Flughafen-Express ermöglichen würde, bilden allerdings nur zwei (wenn auch wesentliche) Bausteine im Konzept des Freistaats für den Bahnknoten München. Die Staatsregierung will parallel dazu die Schienenanbindung des Flughafens in Richtung Ost- und Nordostbayern vorantreiben - konkret geht es um den Erdinger Ringschluss, die Walpertskirchner Spange sowie den Ausbau der Strecke gen Mühldorf und Freilassing. Das vom Kabinett beschlossene Paket liege daher "im gesamtbayerischen, nicht nur im Münchner Interesse", betonte Seehofer.

Zusätzlich sind einige kleinere Verbesserungen bei der S-Bahn geplant. So soll, als Ausweichstrecke bis zur Eröffnung des zweiten Tunnels, die sogenannte Sendlinger

Spange zwischen Pasing und Heimeranplatz fit gemacht werden. Dazu kommen beschleunigte Planungen für den viergleisigen Ausbau der S 4-Trasse zwischen Pasing und Eichenau sowie eine Erweiterung des Gleisfelds am Pasinger Bahnhof. Der Freistaat spricht sich zudem für die Verlängerung der U 5 nach Pasing aus. Für die U-Bahn ist allerdings der Münchner Stadtrat zuständig.

Im Rathaus wird am heutigen Mittwoch über den zweiten Tunnel und die Flughafen-Osttrasse diskutiert. Dabei wird es aller Voraussicht nach zu der von Seehofer erhofften breiten Mehrheit für die Linie des Freistaats kommen. Neben der SPD wollen auch CSU und Grüne zustimmen. Die grüne Landtagsfraktion kritisierte dagegen die Pläne der Staatsregierung als "unbezahlbares Wunschkonzert". Vor allem der S-Bahn-Tunnel sei von "zweifelhaftem Nutzen".

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.69, Mittwoch, den 24. März 2010 , Seite 37

Fenster schließen 