

S-Bahn

Das Aus für die zweite Stammstrecke!

Von Ij, hu, jo, aktualisiert am 10.08.2011 um 09:25



Großbaustelle: Der Marienhof ist verwüstet, hier buddeln derzeit die Archäologen nach Altertümern. Foto: Mike Schmalz

Weil der Bund sich finanziell nicht ausreichend beteiligen will, steht das Projekt vor dem Aus. Und das große Loch mitten in der Stadt können sie bald wieder zuschütten. Die AZ erklärt die Fakten.

München - Das ist wohl der Todesstoß für die zweite Stammstrecke: Der Bund hat eine Milliarden-Förderung für den Tunnel abgelehnt. Damit steht das Großprojekt vor dem Aus. Die Uhr tickt: Eigentlich sollte die Finanzierung laut Vertrag bis Ende des Jahres gesichert sein. Doch das ist jetzt mehr als unwahrscheinlich.

Der Bund werde die vom Freistaat erhoffte Summe von rund einer Milliarde Euro für den Bau nicht beisteuern, sagte eine Sprecherin des Bundesverkehrsministeriums: Das sei schlicht nicht möglich. Keinen Zweifel an der Endgültigkeit dieses Neins lässt auch Andreas Scheuer aufkommen. Wir haben nie eine Finanzierungs-Zusage gegeben, sagte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (CSU) gestern zur AZ. Verkehrsminister Peter Ramsauer habe immer mit offenen Karten gespielt, auch und gerade erst wieder vor Kurzem bei einem Gespräch mit seinem bayerischen Kollegen Martin Zeil (FDP).

Dass die im Raum stehende Summe von einer Milliarde Euro sowieso unrealistisch sei, wollte Scheuer mit zwei Zahlen belegen: Im Zuschuss-Topf seines Hauses liegen jährlich 330 Millionen für alle Bundesländer, 80 davon gehen nach Bayern. Und die sind über Jahre verplant. Die Mär vom 60 Prozent-Zuschuss für die zweite Stammstrecke sei ohne Zutun des

Bundesministeriums verbreitet worden: sWir haben das nie bestätigt . weder den Prozentsatz, noch das Volumen.%o

Der Protest. Sturm von Stadt- und Landespolitikern ließ nicht lange auf sich warten. sDer Bund lässt das drittgrößte S-Bahnsystem der Republik an die Wand fahren%asagte OB Christian Ude (siehe Seite 9). Ministerpräsident Horst Seehofer und Verkehrsminister Zeil forderten den Bund auf, seiner sFinanzierungsverantwortung%achzukommen. Sie spielen auf Zeit: Die Verhandlungen von Bund und Freistaat gingen gerade erst in die konkrete Phase, hieß es in einer gemeinsamen Erklärung. sDeshalb sollte man das Ergebnis dieser Gespräche abwarten, bevor öffentlich Vorwegfestlegungen getroffen werden.%o

Zwei Millionen Euro haben die Grabarbeiten gekostet

Bis vor kurzem hatte München noch auf den Zuschlag für Olympia 2018 gehofft . die Spiele hätten der Stadt nebenbei eine Sonder-Finanzierung für die zweite Röhre bescheren sollen. Nach dem Scheitern der Olympiabewerbung hatte Minister Ramsauer auf die Frage, was er nun mit der Stammstrecke mache, schlicht geantwortet: sBauen.%Wann? Ich bin doch kein Prophet.%o

Die Verhandlungen laufen weiter. Nur dass sie zu einem positiven Ergebnis führen . daran mag man nicht mehr so recht glauben. Der Bau- und Finanzierungsvertrag, den Freistaat und Bahn geschlossen haben, sieht vor: Bis Jahresende muss die Finanzierung stehen. Sonst muss wieder ganz von vorne begonnen werden.

Dann liegen die S-Bahn-Pläne in Trümmern . wie jetzt schon der Marienhof. Dort sind bereits Vorarbeiten gestartet worden, ein Riesen-Loch klafft im Herzen der Stadt. Bäume sind verpflanzt, Erdreich ist abgetragen worden. Archäologen haben Kaffeetassen, verziertes Glas und ein Bad aus dem 15. Jahrhundert zu Tage gefördert. sWir gehen derzeit davon aus, dass sie im November fertig sind%asagt ein Bahn-Sprecher.

Waren all diese Arbeiten vergeblich, wenn der zweite Tunnel gar nicht kommt? sDie Archäologen sehen das sicher anders. Aus Sicht der Bahn wäre das sicherlich so.%Der Freistaat finanziere die Ausgrabungen, erklärt er. Allein dafür fallen schon zwei Millionen an.

Gut möglich, dass das Loch am Marienhof, wo eigentlich ein neuer S-Bahn-Halt entstehen sollte, bald wieder zugeschüttet wird. Und auch die letzten Träume vom Tunnel beerdigt werden.

Das sind mögliche Ersatzlösungen:

Mit der U5 nach Pasing

Mit einer pfiffigen Idee gegen die S-Bahn-Probleme meldete sich schon im Jahr 2002 der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu Wort. Nach dem Motto: Wir brauchen keinen zweiten S-Bahntunnel . den gibts längst! Der Vorschlag: Die Röhre der U4/U5 könne zur Entlastung der

Stammstrecke benutzt werden . mit Zügen, die unterirdisch als U-, oberirdisch als S-Bahn fahren. Voraussetzung für die praktische Umsetzung dieses Konzepts: Die Verlängerung der U-Bahn vom Laimer Platz nach Pasing. Weiter gekommen ist der VCD mit seinem Geistesblitz bisher nicht. Aber dass die U4/U5 zur Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke dringend nach Pasing verlängert werden müsste, ist nach wie vor akut. Zuletzt drängte die Stadtrats-CSU darauf, dass umgehend die Signale für den Weiterbau der U-Bahn bis Pasing auf Grün gestellt werden müssten: «Diese Achillesferse des Schnellbahnsystems muss als erstes geheilt werden.»

Südring

Auch intime Kenner der Münchner Nahverkehrslandschaft können nicht mehr auf Anhieb sagen, welche Parteien und Gruppierungen in München schon jemals für oder gegen den S-Bahn-Südring waren . oder beides. Zuletzt schien der Dauerbrenner endgültig in der Versenkung verschwunden. Doch das wahrscheinliche Aus für die zweite Stammstrecke macht ihn wieder interessant. Der S-Bahn-Bypass nutzt den bestehenden DB-Südring: Er verlässt die Stammstrecke vor der Donnersbergerbrücke, führt durchs Westend, Sendling und Giesing zum Ostbahnhof. Klingt recht einfach . allerdings geht es nicht ohne einen massiven Ausbau etwa mit neuen Brücken und Schallschutzmaßnahmen. Im Gespräch waren zuletzt Kosten von 400 Millionen Euro. Inklusiv der drei Verknüpfungs-Bahnhöfe Heimeranplatz (mit der U4/U5), Poccistraße (mit der U3/U6) und dem Kolombusplatz (U1/U2).

U9 und Nordtunnel

Sie beginnt an der Implersstraße, führt in einem Bogen unter der Theresienwiese zum Hauptbahnhof und an den Pinakotheken vorbei zur Münchner Freiheit: Eine neue U-Bahn-Linie für München, die U9. Schon vor drei Jahren hatte Rot-Grün im Rathaus dieses Projekt entwickelt . zur Entlastung der S-Bahn . und der zu Hauptverkehrszeiten chronisch überfüllten U3/U6. Die Schienen könnten in die Arena-Röhre der U6 einmünden . das gäbe quasi nebenbei noch eine Direktverbindung von Fußball und Hauptbahnhof. Was das Projekt noch charmanter macht: Es lässt sich auch mit einem möglichen Nordtunnel kombinieren, der den Regional- und Fernverkehr vom Hauptbahnhof über Garching und Eching in Richtung Norden bringen würde . und der gleich auch noch . endlich . für eine vernünftige Anbindung des Münchner Flughafens an das Schienennetz der DB sorgen würde.