

# München-Region-Bayern

## 'Der Tunnel ist gescheitert'

**40 Jahre S-Bahn: Für die Umwelt- und Fahrgastverbände ist das kein Grund zum Feiern. Sie fordern, den Traum von der zweiten Stammstrecke endlich aufzugeben, um den Stillstand bei Ausbau des Nahverkehrs zu überwinden**

Von Dominik Hutter

München - 40 Jahre S-Bahn: Was für Politik und Deutsche Bahn ein Grund zum Feiern ist, löst bei Münchner Umwelt- und Fahrgastverbänden gemischte Gefühle aus. Denn der Jubilar, davon sind die Aktivisten überzeugt, ist auf Abwege geraten - seit 2001, um ganz genau zu sein. Damals fasste die Staatsregierung den Beschluss zum Bau eines zweiten Tunnels quer durch die Innenstadt. 'Seitdem wird jeder Fortschritt blockiert', ärgert sich Andreas Barth von 'Pro Bahn'. Die Botschaft der Initiativen: Statt schöner Worte benötigt das störanfällige System zu seinem Vierzigsten eine große Ausbau-Initiative, den Südring inklusive. Und das alles könnte man erst angehen, wenn man sich von dem Projekt verabschiedet, das Teile der Nahverkehrsszene so erbittert bekämpfen wie normalerweise nur Streckenstilllegungen: dem zweiten S-Bahn-Tunnel.

Offiziell gefeiert wird das S-Bahn-Jubiläum am Donnerstag, 'da werden wir sehr viele Lobhudeleien hören', prophezeit Barth. In Wahrheit aber sei der Erfolg der S-Bahn 'akut gefährdet': Während das System in seinen ersten drei Jahrzehnten noch konsequent ausgebaut wurde, sei in den vergangenen Jahren überhaupt nichts mehr passiert. Stillstand an allen Nadelöhren, lautet der traurige Befund zum Jubiläum. Ob Sendlinger Spange oder der Ausbau eingleisiger Strecken und überlasteter Bahnhöfe - die vergangenen zehn Jahre mit ihren hochtrabenden Tunnel-Träumen seien vergeudete Zeit gewesen. 'Man sollte den Mut haben, zuzugeben, dass der Tiefunnel gescheitert ist', lautet der Wunsch der Initiativen zum S-Bahn-Jubiläum. Damit es endlich weitergehen kann an der Baustellenfront.

Vor allem die Idee, Regionalzüge mit durch die Röhre zu schicken, erbost die Mitglieder des aus mehreren Gruppierungen gebildeten 'Aktionsbündnisses S-Bahn'. Zurück in die 80er - so kommen Matthias Hintzen vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr diese Pläne vor. Eigentlich habe man doch jahrzehntelang den Plan verfolgt, die S-Bahn vom Rest des Zugverkehrs zu trennen. Mit dieser Kritik distanziert sich das Bündnis übrigens von der Linie der zweiten großen Tunnelgegner-Fraktion: den Grünen. Deren Stadträte finden: Wenn schon Tunnel, dann soll wenigstens auch der Regionalverkehr mit hinein.

Für die Verantwortlichen von Politik und Bahn kommt die zum Jubiläum aufgewärmte Tunnel-Südring-Debatte zur Unzeit. Haben sich doch schließlich gerade erst Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) und Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) auf einen gemeinsamen Finanzierungsvorschlag geeinigt, über eine Rückforderung der Flughafen-Darlehen. Die Verhandlungen in Berlin verlaufen zwar äußerst zäh. Dennoch wird bei der offiziellen Geburtstagsfeier in keinem Redebeitrag die Forderung nach einem raschen Bau der zweiten Röhre fehlen - im Interesse der Fahrgäste natürlich. Anders als die Initiativen sehen die meisten Politiker in dem Zwei-Milliarden-Projekt die einzige Chance, den stark wachsenden Pendlerverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Der Südring, so betont Ude immer wieder, ist bereits in zwei Studien als unwirtschaftlich durchgefallen - was ihn jeder staatlichen Finanzierungsmöglichkeit beraubt. Die Initiativen sehen das bekanntlich anders: Der Südring sei bewusst schlechterechnet worden, um den Tunnel besser durchdrücken zu können. Eine These, die im Kreis der Tunnel-Befürworter eher unter Verschwörungstheorie geführt wird.

Allerdings gibt es inzwischen auch aus der CSU Forderungen, mal wieder an ganz anderer Stelle des S-Bahn-Netzes zu investieren. So hat die Stadtratsfraktion gerade erst vorgeschlagen, an der Poccistraße einen Wiesn-Bahnhof für die S-Bahn einzurichten. Die Idee ist verkehrspolitisch nicht ohne Brisanz, denn die Poccistraße liegt am Südring, auf dem derzeit - außer bei Störungen oder Bauarbeiten - gar keine S-Bahnen rollen. Wie viel Verkehr noch auf dem Südring Platz hätte, zählt seit Langem zu den Lieblingsdiskussionen unter Münchens Verkehrsaktivisten - geht es nach der Bahn, ist die auf ihrem östlichen Teilstück nur zweigleisige Trasse so gut wie voll.

**Wer die S-Bahn benutzt, für den heißt es oft: Warten. Kritiker fordern eine große Ausbau-Initiative. Foto:dpa**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 16. Oktober 2012, Seite 33