

Artikel publiziert am: 24.09.2014 - 09.32 Uhr

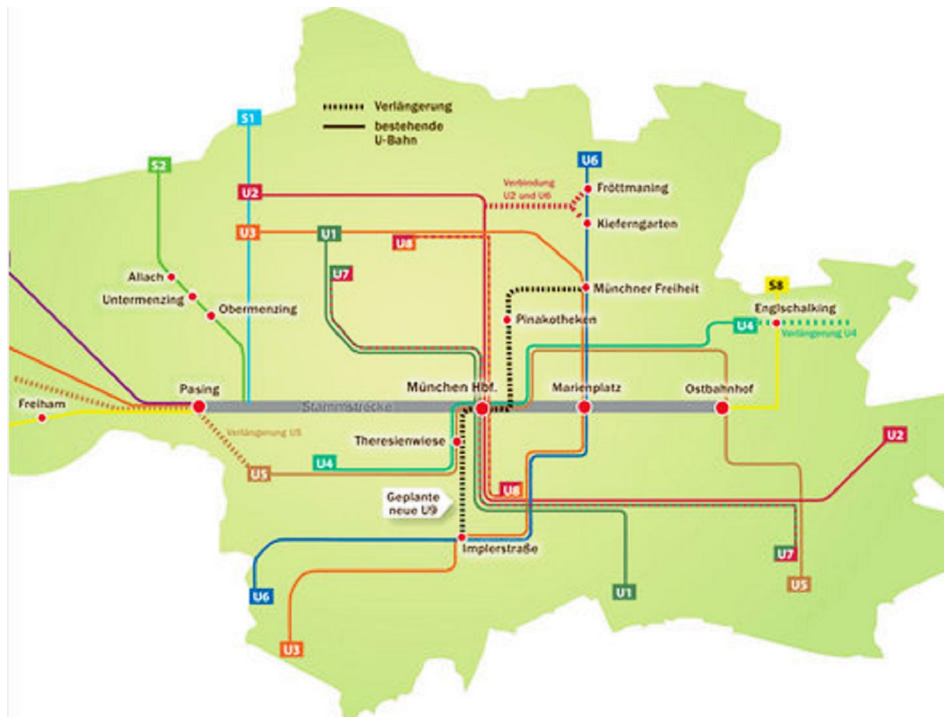
Artikel gedruckt am: 02.10.2014 - 11.30 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/s-bahn-stammstrecke-stadt-setzt-u-bahn-3910431.html>

Endlose Hängepartie

Zweite Stammstrecke: Stadt setzt auf U-Bahn

München - Nach über 20 Jahren Diskussionen um die zweite S-Bahnstammstrecke wollen SPD wie CSU im Stadtrat nun Münchens Nahverkehrsprobleme lösen. Die U-Bahn soll dabei die Hauptrolle spielen.



So könnte das U-Bahn-Netz der Zukunft aussehen – und die S-Bahn wäre entlastet.

„Ob Seehofer die 2. Stammstrecke wirklich finanzieren will, ist unsicher“, heißt es hinter vorgehaltener Hand bei der SPD. Und ein CSU-Stadtrat fürchtet: „Das könnte so ausgehen wie mit dem Transrapid, der wegen zu hoher Kosten beerdigt wurde.“ Darum will man die Sache selbst in die Hand nehmen. Im Kooperationsvertrag zwischen Rot und Schwarz wurde schon festgelegt, wohin die Reise des öffentlichen Nahverkehrs geht: Die Verlängerung der U5, die jetzt am Laimer Platz endet, zum Pasinger Bahnhof und eventuell weiter nach Freiham steht dort ebenso drin wie die Verlängerung der U4 bis Engelschalking.

Mit einem Anschluss Pasings an die U-Bahn würde eine leistungsfähige Alternative zur S-Bahn Richtung City entstehen. SPD-Fraktionschef Alexander Reissl: „Wir wollen bei der U5 nicht mehr warten, was mit der Stammstrecke passiert. Wir glauben, die Verlängerung wäre wirtschaftlich.“

Das Baureferat soll dem Stadtrat dieses Jahr eine Planung für den Weiterbau der U5 vorlegen. Laut CSU könnte die Linie in acht bis zehn Jahren fertig sein.

Mit dem Weiterbau der U4 nach Engelschalking wäre zudem ein alternativer Anschluss an die Flughafen-S-Bahn (S8) vorhanden, auch für den Fall eines Blackouts auf der Stammstrecke. Schon beschlossen ist der Weiterbau der U6 bis Martinsried.

Die Rathaus-SPD plant zudem eine neue U9 von der Implerstraße über den Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit. Außerdem wollen die Sozis eine Spange zwischen der U2 am Hart und der U6 in Höhe Fröttmaning/Kieferngarten. Arbeitstitel: U26. CSU-Verkehrssprecher Kuffer dazu: „Wir sind aufgeschlossen, wollen aber vertiefte Untersuchungen darüber.“

Außerdem will die SPD die U-Bahngäste mit tangentialen Trambahnen verbinden. Im Kooperationsvertrag hat man sich auf die Westtangente geeinigt, allerdings mit der Einschränkung, dass keine Fahrspuren in der Fürstenrieder Straße verschwinden.

Wer das alles bezahlen soll? Bis 2019 steuert der Bund Zuschüsse für Nahverkehrsprojekte zu, allerdings müssen dafür nach den standardisierten Verfahren ein Kosten-Nutzen-Faktor über errechnet werden. „Das Bewertungsverfahren muss überdacht werden“, fordert Bürgermeister Josef Schmid. Außerdem sprudeln derzeit die Steuereinnahmen. Und Schmid erwartet, dass viele Kommunen ihre Zuschussanträge zurückziehen, da sie sich diese nicht leisten können.

S-Bahn: Zukunft ungewiss

Kommt sie oder oder kommt sie nicht? Und wenn ja, wann und wo und wie? Seit den 1990er-Jahren wird über den Bau einer 2. Stammstrecke diskutiert, die gewährleisten soll, dass Pendler jederzeit durch die Innenstadt kommen.



© GötzfriedChaos bei der S-Bahn: Die U-Bahn soll Abhilfe schaffen.

Zu Beginn wurde neben einem 2. Tunnel auch über den Ausbau des bestehenden Südringes diskutiert, der den Ostbahnhof am Großmarkt vorbei mit dem Hauptbahnhof und Laim verbindet. 2001 wurde diese oberirdische Variante wegen der angeblich zu geringen Kosten-Nutzen-Bilanz zu den Akten gelegt und nur ein 2. Tunnel weiter verfolgt. 2003 beschlossen der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn einen Rahmenterminplan für das Projekt, das bis 2010 realisiert werden sollte. 2005 wurden die Baukosten auf 1,3 Milliarden Euro geschätzt. 2010 stimmten der Münchener Stadtrat sowie der Landtag für den Tunnelbau. Der Bau- und Finanzierungsvertrag für die Bahnstrecke wurde am 8. April 2011 geschlossen.

2012 erklärte sich die Stadt bereit, ein 492-Millionen-Euro-Darlehen für den Flughafen für den Bau umzuwidmen. 2,047 Milliarden Euro sollte der Tunnel damals kosten. 2015 hätte der Bau beginnen sollen. Anfang April 2014 sprach die Bahn in einem internen Papier von 2,57 Milliarden Euro. Ministerpräsident Horst Seehofer erklärte darauf, der Freistaat halte am Bau der 2. Stammstrecke fest, sofern die Kosten hierfür nicht stark steigen. Im Juli erklärte Innenminister Joachim Herrmann (CSU), man wolle erst die Genehmigung aller Planfeststellungsabschnitte abwarten, um Klarheit zu haben. Das heißt, es vergeht mindestens noch mindestens ein Jahr.

Johannes Welte

Artikel lizenziert durch © merkur-online

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.merkur-online.de>