



"Die Debatte dreht sich im Kreis"

Im Streit um eine bessere Flughafenanbindung verlaufen die Fronten quer durch die Parteien

Von Dominik Hutter

Nur einen Tag nach der Vorstellung der ersten Ergebnisse einer Verkehrsstudie ist die Endlosdebatte um die beste Flughafenanbindung neu entbrannt - diesmal mit Frontlinien quer durch die Parteien. Michael Mattar, der Fraktionschef der FDP im Stadtrat, reagierte mit einem Plädoyer für eine Kombination aus Südring und einem neu zu bauenden Nordtunnel, durch den S-Bahnen und Fernzüge vom Hauptbahnhof aus fast in Luftlinie gen Airport kämen. Der Vorschlag ist heikel: Denn er beinhaltet den Verzicht auf den zweiten S-Bahn-Tunnel - der im Gutachten von Verkehrsminister Martin Zeil (ebenfalls FDP) völlig außer Frage steht. Seine Realisierung gilt sogar als Grundvoraussetzung für alle weiteren Überlegungen. Dazu kommt: Sowohl eine Nutzung des Südrings als auch der Nordtunnel wurden in der Studie explizit geprüft - und verworfen.

Es kann also kompliziert werden in der politischen Diskussion, zumal es auch in der CSU abweichende Meinungen zum Regierungskurs gibt. So fordert der CSU-Bundestagsabgeordnete Johannes Singhammer den Verzicht auf sämtliche Planungen durch seinen Wahlkreis - und zwar "sofort und ohne jede weitere Diskussion". Mit Rücksicht auf die Anwohner dürfe weder die S 1 noch die eigentlich schon aufgegebenen Transrapidtrasse zum Airport-Zubringer werden. Eben diese Varianten will das Ministerium jedoch näher untersuchen lassen.

Einen äußerst schlechten Eindruck hat auch Franz Maget gewonnen: "Die Debatte dreht sich seit Jahren im Kreis", konstatierte der SPD-Fraktionschef im Landtag. Offenkundig stehe die Staatsregierung, die viel Zeit und Geld für ihre Transrapidträume vergeudet habe, "wie schon seit 1972 ratlos vor einer Vielzahl von Varianten". In Bayern regiere nun die Orientierungslosigkeit.

Tatsächlich steht der Staatsregierung noch viel Arbeit bevor, um die beste Variante herauszufischen - und auch zu finanzieren. Denn die Kosten der einzelnen Vorschläge haben in der bisherigen Bewertung nur eine kleine Rolle gespielt. Es ist durchaus möglich, dass dieser Aspekt noch vor dem Sommer die bislang positiv beurteilte "Zentral-Trasse" herauskegelt. Diese wohl sehr kostspielige Variante, die nicht mit dem Nordtunnel identisch ist, beginnt mit einer unterirdischen Abzweigung der zweiten S-Bahn-Röhre - die anschließend parallel zur U 6 verlaufende Strecke würde dann auf Höhe Fröttmaning die Oberfläche erreichen und schnurstracks entweder zur S 1 oder zur S 8 führen. In der Bewertungsskala der Gutachter, die von minus drei bis plus drei reicht, hat dieser Vorschlag 1,1 Punkte erreicht (diese Zahl sagt nichts über das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen aus). Die zweite S-Bahn-Röhre müsste dafür erneut umgeplant werden.

Am besten abgeschnitten im Punktesystem hat der Ostkorridor über Ismaning - 1,8 Punkte beim Fernverkehr und 1,6 im Nahverkehr. Problematisch wäre die dann erforderliche Verbindung zwischen Haupt- und Ostbahnhof: Da laut Studie auf dem Südring kein Platz mehr ist, müssten

die Flughafenzüge die zweite S-Bahnrohre mitbenutzen. Bisher sind in dem Bauwerk allerdings keine Regional- oder gar Fernzüge eingeplant, es ist allein auf die S-Bahn zugeschnitten. Auf der Weststrecke über Feldmoching liegen die Werte bei 1,5 (Fernverkehr) und 1,0 (Nahverkehr). Nah- und Fernverkehr wurden in der Studie bislang getrennt betrachtet. Erst in der anstehenden zweiten Untersuchungsphase sollen auch Kombinationen bewertet werden.
(Kommentar)

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.24, Freitag, den 30. Januar 2009 , Seite 37

Fenster schließen 