



## Bündnis gegen die zweite Stammstrecke

### CSU will gemeinsam mit den Grünen im Stadtrat das Projekt ausbremsen - Nordtunnel als Alternative

Von Jan Bielicki

Die Münchner CSU will den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke mit Hilfe der Grünen verhindern - und statt dessen einen Nordtunnel für den Regionalverkehr planen lassen. Der Röhre unter der Innenstadt "hat im Stadtrat keine Mehrheit", sagte Josef Schmid, der Vorsitzende der Rathaus-CSU, auf einer Mitgliederversammlung seiner Partei. Gegen ein negatives Votum im Stadtrat, so erklärte Schmid der CSU-Basis, würden auch Staatsregierung und Landtag, die über den Ausbau der S-Bahn zu entscheiden haben, die Innenstadt-Röhre nicht mehr durchsetzen wollen. Tatsächlich erscheint eine Mehrheit für das Stammstrecken-Projekt im Rathaus ungewisser denn je: Vor der CSU hatte bereits die Rats-FDP ihren Widerstand gegen das 1,5-Milliarden-Projekt erklärt, und auch unter den grünen Stadträten ist die große Grabung äußerst umstritten.

Statt auf die zweite Stammstrecke setzt die Führung der München-CSU auf ein Konzept, das die Planer von Bahn und Freistaat eigentlich längst verworfen hatten: den sogenannten Nordtunnel. Er soll S-Bahn-Linien aus dem Westen aufnehmen und unter dem Hauptbahnhof, den Pinakotheken und der Münchner Freiheit zur Parkstadt Schwabing führen. Eine Linie könnte dann über den bestehenden Güterbahn-Nordring nach Ismaning und weiter zum Flughafen rollen. Der Tunnel unter Schwabing solle auch für Regionalzüge und später für Fernzüge befahrbar sein. Der CSU-Landtagsabgeordnete Markus Blume bezifferte die Kosten dieses Konzepts auf rund drei Milliarden Euro - etwa den Betrag, den der Innenstadt-Tunnel und eine Express-S-Bahn-Strecke durch den Münchner Osten zum Flughafen zusammen kosten würden.

Allerdings glauben Blume und die CSU-Führung, den angestrebten Zehn-Minuten-Takt auf den S-Bahn-Linien des näheren Umlands sogar erreichen zu können, bevor der erste Bagger beginnt, den Nordtunnel zu graben. Dazu sollte der Freistaat in einem ersten Schritt, von Blume "Olympiapaket" genannt, bis 2017 rund eine Milliarde Euro in einzelne Beschleunigungsprojekte stecken. Zu diesen rechnet der CSU-Abgeordnete den Umbau des Pasinger Bahnhofs, den Bau eines Regionalzug-Halts an der Poccistraße und die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 nach Pasing. Erst danach müsse in einem zweiten, "Bayernpaket" genannten Schritt der - mit anderen Fernbahn-Verbindungen zum Flughafen - rund zwei Milliarden teure Nordtunnel gegraben werden.

Den Gutachten des Freistaates, die in ihren Kosten-Nutzen-Rechnungen die Nordtunnel-Konzepte klar ins Hintertreffen gegenüber der S-Bahn-Innenstadtröhre setzen, traut die Münchner CSU-Führung nicht. "Die Gutachter haben massiv an Glaubwürdigkeit verloren", erklärte CSU-Chef Otmar Bernhard seinen Mitgliedern, "da wird mit Zahlen geschaukelt." Sein Landtagskollege Blume sieht "bei realistischer Rechnung" den Nordtunnel "klar vorne liegen". Das von ihm favorisierte Konzept mache den späteren Bau einer neuen U-Bahnlinie quer durch Schwabing und von Fern- und

Regionalbahnverbindungen zum Flughafen unnötig und spare so 2,3 Milliarden Euro, kalkuliert Blume.

Die CSU-Mitglieder, von denen nur etwa 50 ins Gasthaus Löwe und Raute gekommen waren, stimmten nicht ab. Viele äußerten Sympathie für Blumes Vorschläge, manche aber heftige Kritik: "Spielzeug-Eisenbahner!", tönte ein Zwischenruf von einem Tisch, an dem sich pensionierte Bahner niedergelassen hatten. "Es ist doch alles seit 20 Jahren eingehend untersucht", plädierte Helmut Müller, CSU-Mitglied und Bahnplaner im Ruhestand für den Bau des Innenstadt-Tunnels. Er verteidigte die Gutachter des Freistaates: "Ich kenne sie als seriöse Truppe, die nichts türkt." Ein anderer Christsozialer wies auf die langen Planungszeiten bei Bahnprojekten hin: "Wenn die Stammstrecke stirbt, haben wir für lange Jahre erst einmal gar nix."

Auch unter den CSU-Stadträten scheint das letzte Wort noch nicht gesprochen zu sein. Zwar forderte Fraktionschef Schmid, dass "die CSU geschlossen abstimmt". Aber sein Planungssprecher Walter Zöller warnte davor, den Innentunnel voreilig abzulehnen: "Wenn es keine klar gesicherte Alternative gibt, halte ich ein Nein für unverantwortlich."

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.55, Montag, den 08. März 2010 , Seite 49

Fenster schließen »