



<http://www.abendzeitung.de/muenchen/rathaus/174781>
24. Mar. 2010, 15:20

» Bilder einblenden

80 Prozent für den zweiten S-Bahn-Tunnel

Nach langen Debatten stimmt der Münchner Stadtrat für die zweite Röhre. Jetzt ist der Landtag am Zug. Wie die CSU dort abstimmt, wie es jetzt weitergeht.

MÜNCHEN - Nach dem Tohuwabohu der vergangenen Monate war mit dieser Mehrheit nicht zu rechnen: 80 Prozent der Münchner Stadträte stimmten gestern für den Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke (65 von 80 Stimmen). Dafür sind: Ude, SPD, Grüne (ohne Lydia Dietrich, Florian Vogel, Paul Bickelbacher), Rosa Liste, CSU (ohne Georg Kronawitter, Manuel Pretzl, Mechthilde Wittmann), Otto Bertermann (als einziger FDP-Stadtrat, er ist auch Landtagsabgeordneter und stimmt dort wie die Landtags-FDP dafür), ÖDP, Bayernpartei, BIA.

Die Abstimmung des Stadtrats ist nur eine Empfehlung, denn die Entscheidung trifft allein der Landtag Mitte April. Nachdem die Münchner CSU nach verwirrenden Monaten wieder auf dem Tunnel-Gleis steht, ist auch die Zustimmung der Landtags-CSU sicher: In der Fraktionssitzung stimmten gestern Nachmittag alle CSU-Abgeordneten für den Tunnel. SPD und FDP im Landtag sind auch für die zweite S-Bahn-Röhre.

Südring und Nordtunnel sind damit vom Tisch.

Grüne, SPD und Rosa Liste wünschen einen „regionalzugtauglichen Tunnel“. Den sieht auch das Gutachten des Verkehrsministeriums vor. Aber: Das bedeutet nicht, dass die heutigen Regionalzüge den Tunnel passieren werden (da passen Tunnelhöhe und Bahnsteigtiefe nicht). Die Umplanung würde angeblich vier Jahre dauern, behauptet das Verkehrsministerium. Das können somit nur S-Bahn-ähnlich Züge sein – die es heute noch nicht gibt. Das wären sogenannte „Üfex“-Züge (überregionale Flughafen-Expreesse).

Im nächsten Jahr ist der Baubeginn

Wenn die Planungen so weiter gehen, wird im nächsten Jahr am Marienhof, am Ostbahnhof und an der Donnersbergerbrücke mit den Baustellenvorbereitungen für das Jahrhundertbauwerk begonnen. Die Bauzeit wird auf sechseinhalb Jahre geschätzt. Die Kosten gibt Ministerpräsident Seehofer auf inzwischen mit zwei Milliarden Euro an.

Der Tunnel ist für München der wichtigste Teil in einem großen Bahn-Paket für die Metropolregion. Dazu gehören: Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen (mit einem 450 Millionen Euro teuren Tunnel) für eine Flughafen-Express-S-Bahn auf der Linie der S8. Ausbau der S-Bahnstrecke Pasing-Eichen, Erdinger Ringschluss, Walpertskirchener Spange, Neufahrner Kurve, Ausbau der Strecke Mühldorf-München, Sendlinger Spange (als Bypass zwischen Pasing und Heimeranplatz, um eine Ausweichmöglichkeit für Notfälle zu haben).

Willi Bock