



CSU, SPD und FDP stimmen für das Milliarden-Projekt

Landtag beschließt Bau des S-Bahn-Tunnels

Im Jahr 2017 sollen die ersten Züge rollen - Grüne und Freie Wähler bezweifeln Nutzen der Strecke

Von Dominik Hutter

Es ist bereits das dritte Votum, aber es ist das entscheidende: Nach dem bayerischen Ministerrat und dem Münchner Stadtrat hat sich nun auch der Landtag für den Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels und die Flughafenanbindung auf der Osttrasse ausgesprochen. CSU, SPD und FDP stimmten bei der Plenarsitzung am Mittwoch mehrheitlich für das Konzept von Verkehrsminister Martin Zeil (FDP), Grüne und Freie Wähler waren dagegen. Die Röhre unter der Münchner Innenstadt soll möglichst im Dezember 2017 fertiggestellt sein - eine Zeitplanung, die allerdings als äußerst ehrgeizig gilt. Die Alternative Südring wie auch der Nordtunnel sind damit vom Tisch.

"Nur mit dem Tunnel können die notwendigen Kapazitäten und ein attraktives Angebot geschaffen werden", erklärte SPD-Verkehrssprecher Paul Wengert, es handle sich daher um die "größte Umweltschutzinvestition, die es in naher Zukunft im Münchner Raum geben kann." Wengert wie auch Erwin Huber (CSU) machten deutlich, dass von dem alles in allem rund 3,4 Milliarden Euro teuren Konzept ganz Bayern profitieren werde. Andere wichtige Verkehrsprojekte seien nicht gefährdet. Huber erklärte ausdrücklich die Bereitschaft seiner Fraktion, den Landesanteil bei der Finanzierung - geschätzte 1,5 bis 1,6 Milliarden Euro - sicherzustellen. Wenn die Stadt München allerdings für die Flughafenstrecke einen Tunnel zwischen Daglfing und Johanneskirchen wolle, müsse sie ihn auch selbst bezahlen. Dazu, so Huber "sind wir nicht bereit".

Der grüne Landtagsabgeordnete Martin Runge erteilte dem Konzept dagegen eine klare Absage. Der Nutzen für die Fahrgäste stehe "in keinem tragbaren Verhältnis zu den Kosten", die vermutlich ohnehin zu niedrig angesetzt seien. Aller Voraussicht nach entwickle sich die zweite Röhre wie der Transrapid, "nämlich als Fass ohne Boden". Zudem werde der verkehrliche Nutzen der Flughafenanbindung "maßlos überschätzt", der Airport dürfe nicht "mit Steuergeldern gemästet werden". Michael Piazzolo (Freie Wähler) erneuerte den Vorwurf, die Gutachter des Freistaats hätten den Südring schlechtgerechnet. "Da wurden viele Kosten zu hoch angesetzt."

Minister Zeil muss nun Verhandlungen mit dem Bund aufnehmen - die Finanzierung gilt angesichts knapper Kassen als schwierig und ist noch längst nicht unter Dach und Fach. Der FDP-Politiker ist aber zuversichtlich, da sich das Konzept auf unterschiedliche Etats stütze. "Dadurch wird seine Finanzierung und Realisierung deutlich erleichtert." Zeil will den zweiten S-Bahn-Tunnel über den klassischen Nahverkehrstopf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bezahlen, was de facto halbe-halbe zwischen Freistaat und Bund bedeutet. Ebenfalls GVFG-Mittel sollen für den Erdinger Ringschluss, also die Direktverbindung Freising-Flughafen-Erding, sowie die

Verlängerung der Linie S 7 von Wolfratshausen nach Geretsried fließen.

Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen, über den Expresszüge in 20 Minuten von der Innenstadt zum Flughafen rollen könnten, soll dagegen über den Bedarfsplan des Bundes laufen. In diesem Katalog ist bereits der "Bahnknoten München" in der höchsten Priorität enthalten, allerdings ohne konkrete Projekte. Dies will Zeil nun ändern - und neben der Airport-Osttrasse auch noch den Ausbau des Pasinger Bahnhofs sowie die Walpertskirchener Spange (die Verbindung des Flughafens mit Ostbayern) darin unterbringen.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.86, Donnerstag, den 15. April 2010 , Seite 53

Fenster schließen 