

14. 12. 2012

# Gezerre um Stammstrecke

Erlauben Sie mir zur Beratung des Haushalts 2013/2014 im bayerischen Landtag folgende Bemerkung: 1,5 Milliarden Euro in den bayerischen Landeshaushalt 2013/2014 für einen Stummel-Tunnel unter der Münchner Innenstadt einzustellen, mit drei Haltepunkten, Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof ist schon ein bisschen viel. Sei's drum! Was soll's? Wen juckt's? Laut Minister Zeil ist es das am besten durchgerechnete Verkehrsprojekt von allen. Aber war das nicht Stuttgart 21? Sagte zumindest mal die Bahn.

**Monika Naggl**  
München

Da kann man nur hoffen, dass die Beratung scheitert. Selbst wenn der Bau tatsächlich gelingt und fertig wird: Diejenigen S-Bahn-Linien, die dann in die zweite Röhre müssen,

werden damit bedeutend verschlechtert. Viele Haltestellen zwischen Laim und Ostbahnhof entfallen ersatzlos, die verbliebenen haben lange Ausgangswege, und der 10-Minuten-Takt zur Stoßzeit wird gestrichen, weil nur noch ganztägig 15-Minuten-Takt geplant ist. Die Folge: Man muss in Laim bzw. am Leuchtenbergring umsteigen, um die richtige S-Bahn-Station in der Innenstadt zu erreichen – bisher undenkbar. Und dadurch werden die restlichen S-Bahnen, die in der ersten Röhre verbleiben, noch voller anstatt entlastet.

Eine Entlastung der Stammstrecke können wir billiger und besser haben: Eine ringförmige Stadtumlandbahn außerhalb von München bauen, und die U-Bahn-Strecken verlängern mit neuen Anschlüssen an S-Bahn und Stadtumlandbahn. Dann müssen viele Leute nicht

mehr diese Umwege fahren, die das sternförmige Bahnnetz bisher mit sich bringt. Viele Leute beklagen sich nämlich zu Recht über die großen Umwege. Daher ist die Behauptung des Wirtschaftsministeriums falsch, die Sternform würde dem Verkehr gut gerecht.

In Frankfurt, Hamburg und Berlin zum Beispiel gibt es vernünftige Bahnnetze, die nicht so sternförmig verlaufen und daher auch funktionieren, und in München beharrt man auf einem solchen Grundfehler. Und eine Verlängerung der U5 nach Pasing würde auch Notersatz bei Störungen auf der Stammstrecke bieten. Die von Ihnen zitierte Aussage, dass das Projekt auch ohne Zusage des Bundes angegangen werde, halte ich für besonders gefährlich. Der Sicherheitspuffer erscheint mir viel zu gering angesetzt. Die Kosten werden

(würden) während des Baues immer weiter klettern, für den Bau und für den Rechtsstreit, den Sie ja auch ernst nehmen. Auch die Bauzeit würde wegen Pannen und Rechtsstreit immer weiter steigen. Und wenn man dann sagt, den angefangenen Bau könne man nicht mehr stoppen, dann können die Folgen bis zum Staatsbankrott gehen. Ich werde mich nicht wundern, wenn ähnliche Unglücke wie in Trudering 1994 passieren.

Hat es schon mal irgendwo so ein Projekt wie dieses neue gegeben? Vier Bahntunnel sind unter München schon in Betrieb, und nun stellt man sich vor, man könnte noch einen fünften hinzufügen, der sie alle unterquert (auch an den Stationen) und natürlich Umsteigemöglichkeit bietet, ohne durch den Bau den laufenden Betrieb zu stören.

**Dirk Hohensohn**  
Karlsfeld