

München-Region-Bayern

Neue Straßentunnel Dritte Startbahn Zweite S-Bahn-Röhre FLIEGEN, FAHREN, ABSTIMMEN Wir, die Problemlöser

Bei den drei großen Münchner Verkehrsprojekten ist die Lage so verfahren, dass wohl nur Bürgerentscheide Klarheit schaffen können

Wie ist der Sachstand? Die Stadtspitze fühlt sich an den Bürgerentscheid von 2012 gebunden und blockiert damit den Bau. Einen Ausweg würde eine erneute Abstimmung ebnen: Fällt diese pro Startbahn aus, könnte Schwarz-Rot ohne Blessuren die 180-Grad-Wende hinlegen.

Wer stößt ein Begehren an? Das ist die Frage. Ein Ratsbegehren wird es nur geben, wenn sich eine Trendumkehr bei den Flugbewegungszahlen abzeichnet. Und für ein Bürgerbegehren müssten 30000 Unterschriften gesammelt werden. Bisläng ist keiner bereit, sich dies anzutun.

Wie sind die Chancen, dass ein Begehren stattfindet? Aktuell niedrig. Aber sollten die Zahlen am Airport wachsen, könnten CSU und SPD doch noch eines starten. Wie ist der Sachstand? Der Stadtrat hat Ingenieure beauftragt, die Röhre an der Landshuter Allee zu planen. Die Idee eines Tunnels im Englischen Garten indes liegt auf Eis, weil sich Stadt und Freistaat wegen der Finanzierung zanken.

Wer stößt ein Begehren an? Gegen die Tunnel sind Grüne und Umweltverbände . die könnten also ein Anti-Tunnel-Begehren initiieren. Zugleich wirbt eine Schwabinger Initiative weiter für das Projekt im Englischen Garten . möglicherweise mit einem Pro-Begehren.

Wie sind die Chancen, dass ein Begehren stattfindet? Zumindest beim Anti-Röhren-Ansatz nicht so schlecht. Vor allem in der Umweltszene steigt der Frust über die schwarz-rote Verkehrspolitik. Wie ist der Sachstand? Die Bahn treibt die Planungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel voran; parallel versuchen Freistaat und Bund, die Finanzierung zu stemmen. Befürworter munkeln, dass die Bahn mit ersten Vorarbeiten schon im kommenden Jahr beginnen könnte.

Wer stößt ein Begehren an? Allenfalls die Grünen zusammen mit den Umweltverbänden und den Freien Wählern. CSU und SPD stehen voll hinter dem Projekt.

Wie sind die Chancen, dass ein Begehren stattfindet? Bisläng hatten die Tunnelgegner ein Bürgerbegehren stets ausgeschlossen; das Thema sei zu sperrig, um es den Bürgern zu vermitteln. Das aber könnte sich ändern, falls sich nun doch rasch Fortschritte abzeichnen sollten. München . Dritte Startbahn, zweite S-Bahn-Stammstrecke, neue Straßentunnel am Mittleren Ring . entscheiden bald die Bürger darüber, wie es weitergeht mit den großen Verkehrsprojekten in der Landeshauptstadt? Stadt und Freistaat sind sich einig, dass man um eine erneute Bürgerbefragung nicht herumkommen wird, wenn man die Startbahn doch noch bauen will. Und die Grünen denken zusammen mit Münchner Umweltverbänden darüber nach, zumindest bei den Straßentunneln, möglicherweise aber auch zu anderen Verkehrsprojekten, die Bürger zu befragen.

So hatten sich Vertreter der Grünen wie auch der Umweltverbände vergangene Woche im Rathaus zusammengesetzt. Der Unmut ist groß über die jüngsten Entscheidungen der Rathausmehrheit. CSU und SPD regierten mit einer besonderen Art des „Auto-Fokus“, sagt Heidi Schiller, die Stadtvorsitzende der Grünen. „Das ist der Wahnsinn, was da abgeht.“ Die Aussperrung der Radler vom Marienplatz, der Startschuss für weitere Tunnelplanungen . all das stößt den Aktivisten der Verbände wie der Grünen-Spitze bitter auf. Es wurde deshalb auch über mögliche Bürgerbegehren gesprochen; aber es herrscht Unsicherheit, wie das Nein zu neuen Straßentunneln, die Forderung nach mehr öffentlichem Nahverkehr und der Ruf nach einer besseren Förderung des Radverkehrs in eine gemeinsame Fragestellung passen könnte.

Manche träumen gar von einem Bürgerbegehren unter dem Titel „Das bessere Verkehrskonzept“, in dem auch der zweite S-Bahn-Tunnel behandelt werden könnte. „Die Leute fangen an, nachzudenken und für Alternativen zur zweiten Röhre zu kämpfen“, sagt Schiller. „Da werden uns Mittel und Wege einfallen.“ Das Problem ist nur: „Es gibt keine klare Schwarz-Weiß-Aufteilung“, ergänzt ein Umweltaktivist. Als Naturschützer könne man schlecht gegen eine größere Fußgängerzone argumentieren . auch wenn so die Radler verdrängt werden. Oder für den Bau neuer Tramlinien sein, gleichzeitig aber gegen die U-5-Verlängerung. „Das sind Themen, die sehr erklärungsbedürftig sind“, und sich schlecht eignen für eine Abstimmung. Hinzu kommt: Beim Tunnelbegehren 1996 hatte sich die SPD noch gegen neue Röhren gestellt. Das ist nun anders. „Wäre ein Anti-Tunnel-Begehren in dieser Konstellation zu gewinnen?“ fragen manche besorgt.

Diese Frage stellen sich auch CSU und SPD beim anderen großen Verkehrsthema: der dritten Startbahn. Derzeit ist der Draht zwischen OB Dieter Reiter (SPD) und Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) eng. Die Gespräche sollen konstruktiv sein, heißt es, beide Seiten äußern sich zu Inhalten nicht. Seehofer steht jedoch unter Druck, weil die Fraktion eine Entscheidung fordert. „Die Fraktion will die Startbahn und keinen Fahrplan“, heißt es im Landtag.

Doch viel mehr wird Seehofer seiner Fraktion nicht bieten können. Ohne München kann der Freistaat fordern, was er will.

Und Reiter wiederholt immer wieder: Die Stadt fühlt sich gebunden an den negativen Bürgerentscheid. Das könnte sich nur durch einen zweiten ändern. Diesen Weg gibt es mit Reiter aber nur, wenn eine neue Ausgangslage vorliegt, wenn der Flughafen so viele Starts und Landungen nachweist, dass er ohne dritte Startbahn den Betrieb nicht mehr bewältigen kann.

Horst Seehofer trat am Montag auch erst mal auf die Bremse. Anders als angekündigt ging es im CSU-Vorstand nur kurz um die dritte Piste. Das Thema sei ihm sehr ernst, er wolle es in Ruhe in den Gremien diskutieren, sagte Seehofer. Doch Ruhe und Gelassenheit sind den CSU-Abgeordneten zu wenig. Seehofer schätze die Position und die Entschlossenheit der Fraktion falsch ein, heißt es im Landtag. Die Münchner CSU ist sich aber mit der SPD einig, dass überstürztes Handeln kontraproduktiv ist. Einen Fahrplan für eine zweite Abstimmung sieht SPD-Fraktionschef Alexander Reissl derzeit nicht, sondern ein hohes Risiko: Wenn ein zweiter Bürgerentscheid negativ endet, ist die dritte Startbahn tot. Heiner Effer,

Daniela Kuhr, Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 08. Dezember 2015, Seite 33