



## Nach mühsamem Ringen einigt sich die rot-grüne Koalition

### Stadtrat macht Tempo beim S-Bahn-Tunnel

#### Das 1,6 Milliarden Euro teure Projekt soll schon 2016 fertig werden - Zweifel an Finanzierung bleiben

Von Dominik HutterDer Stadtrat drückt beim Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke aufs Tempo. Spätestens 2016, so lautet das mit großer Mehrheit gefasste Votum, müsse der Schienen-Bypass fertig sein - und zwar komplett. Zweifel an dem Projekt und seiner Finanzierbarkeit bleiben allerdings bestehen.

Wunschlos glücklich, das wurde in der Vollversammlung des Stadtrats deutlich, sind Münchens Kommunalpolitiker noch nicht mit dem rund 1,6 Milliarden Euro teuren Tunnel, den der Freistaat durch den Untergrund treiben will. Vor allem die Kosteneinsparung, die durch die im Dezember vorgestellte Neuplanung erzielt werden soll, ist für die Vertreter der meisten Parteien nicht recht nachvollziehbar - zumal mit der Tunnelstation am Ostbahnhof ein großes unterirdisches Bauwerk dazukommt. "Gewisse Zweifel" habe man deshalb noch, sagte SPD-Fraktionsvizin Constanze Lindner-Schädlich, auch wenn man hoffe, dass die Rechnung des Freistaats aufgeht.

Das Plenum verabschiedete dennoch ein klares Bekenntnis zur zweiten Stammstrecke, ohne die der Pendleransturm der Zukunft nicht bewältigt werden könne. Nur der Zeitplan des Freistaats - der Tunnel zwischen Donnersbergerbrücke und Leuchtenbergring soll 2016, der Seitenarm zum Ostbahnhof erst 2020 fertig sein - missfiel den Stadträten ganz gehörig. Nicht zuletzt mit Blick auf die Olympischen Winterspiele 2018, für die sich München bewerben will, beschloss eine breite Mehrheit auf Anregung von SPD und Grünen, den Fertigstellungstermin auf spätestens 2016 vorzuverlegen. Das Rathaus kann allerdings lediglich Empfehlungen aussprechen. Die zweite Stammstrecke ist ein Projekt von Bund und Freistaat.

So einig, wie es der gemeinsame Änderungsantrag vorgibt, ist die rot-grüne Koalition beim S-Bahn-Tunnel jedoch nicht. Nach SZ-Informationen ging der Plenumssitzung ein mühsames Ringen der beiden Parteien um eine gemeinsame Haltung voraus, das letztlich in einer Spitzfindigkeit mündete: So begrüßt der Stadtrat nun nicht mehr, wie vom Planungsreferat vorgeschlagen, das eigentlich schon mehrfach beschlossene Tunnelprojekt, sondern ganz neutral das "Vorhaben einer zweiten Stammstrecke". Damit bleibt offen, ob die Röhre oder aber der Ausbau des Südrings gemeint ist, den Teile der Grünen-Fraktion für die einzige realistische Variante halten. "Ich biete Ihnen heute jede Wette an, dass dieser Tunnel niemals kommen wird", betonte denn auch der grüne Verkehrssprecher Jens Mühlhaus.

Diese offene Flanke im Rathausbündnis ließ sich CSU-Fraktionschef Josef Schmid nicht entgehen. Mit Verweis auf diverse Veranstaltungen, bei denen in den vergangenen Tagen und Wochen grüne Wahlkämpfer gegen den S-Bahn-Tunnel gewettert hatten, prophezeite der OB-Kandidat: "Das ist das nächste Großprojekt, bei dem die Koalition nicht mehr handlungsfähig ist." Kritik übte Schmid auch an der SPD, die noch vor wenigen Wochen behauptet hatte, der Transrapid gefährde die Finanzierung der zweiten Stammstrecke. Derlei Aussagen hätten sich inzwischen als "Beitrag zum Populismus" entpuppt.

Albert Scheller, zuständiger Projektleiter der Deutschen Bahn, bemühte sich, Zweifel an der

Seriosität der Planungen auszuräumen. Die Einsparungen kämen vor allem durch den Verzicht auf ein elektronisches Stellwerk am Ostbahnhof sowie durch das vereinfachte Bauverfahren zustande. Schließlich entfällt der bei den Anwohnern gefürchtete Baggeraufmarsch in der Kirchenstraße und am Haidenauplatz. Ganz ungeschoren kommen die Haidhauser freilich nicht davon: Für die neue Variante müssen Teile des Orleansplatzes aufgerissen werden. Dazu kommt der Bau diverser Notausstiege - etwa am Bordeaux- und Johannisplatz.

Quelle: Süddeutsche Zeitung  
Nr.20, Donnerstag, den 24. Januar 2008 , Seite 53

Fenster schließen ☺