



Fenster schließen



Bessere Airport-Anbindung, zweiter S-Bahn-Tunnel, erst mal keine neue Autobahn

90 Wege führen zum Flughafen

Verkehrsgipfel im Rathaus: Selten herrschte solche Harmonie zwischen Stadt und Freistaat

Von Dominik Hutter

So einträchtig saßen sie schon lange nicht mehr nebeneinander - Münchens Oberbürgermeister und das für den Verkehr zuständige Mitglied der Bayerischen Staatsregierung. "Wir dürfen uns nicht nochmal in ein Projekt begeben, das nach langen Jahren nicht zu einem Ergebnis führt", erklärt der neue Minister Martin Zeil (FDP) zum Thema Flughafenanbindung. Christian Ude (SPD) lächelt dazu. Und verkündet, es sei schade, dass "so viel Zeit fruchtlos verstrichen" sei. Zeil nickt. Und die A-99-Südmumfahrung sei doch wohl ein etwas überschätztes und obendrein unglaublich zeitintensives Projekt, dessen Eröffnung vermutlich keiner der Anwesenden mehr erleben werde. Finden Ude wie Zeil. Und nicken und lächeln dazu.

Harmonie nach Jahren der Konfrontation - bei der Verkehrskonferenz des Regionalen Planungsverbands, die am Donnerstagnachmittag im Großen Sitzungssaal des Rathauses stattfindet, spielen die alten Grabenkämpfe der Verkehrspolitik plötzlich keine Rolle mehr. Man ist sich weitgehend einig, was die vordringlichen Aufgaben der kommenden Jahre sind. Da erstaunt es schon gar nicht mehr, dass Ude und Zeil in ihren Redebeiträgen gemeinsam gegen den Ausbau Oberpfaffenhofens, für eine ebenso schnelle wie schnell realisierbare Expressanbindung des Erdinger Mooses und überhaupt für eine Beschleunigung des derzeit reichlich gelähmten Verkehrsausbaus argumentieren.

Und beide zeigen denselben Weg auf, wie dem Investitionsstau im Großraum München wirksam begegnet werden könnte: durch Konjunkturprogramme der Bundesregierung nämlich. "Darin sollte es auch um den Schienennahverkehr gehen", findet Ude. Schließlich sei es besser, in sinnvolle und teilweise längst fertig geplante Verkehrsprojekte zu investieren, als "die Milliarden irgendwie unter die Leute zu bringen, nur damit sie weg sind". Zeil findet, konkrete Investitionen seien "das beste Konjunkturprogramm". Das passt eigentlich recht gut zusammen - zumal beide Politiker ausdrücklich die Bedeutung eines zweiten S-Bahn-Tunnels betonen.

Interessiert verfolgt der Staatsminister auch das Plädoyer Udes für den "M-Express", die von der Stadt favorisierte Express-S-Bahn zum Flughafen. Zu diesem Thema hat Zeil keine abschließende Meinung, er will das Ergebnis des von seiner Vorgängerin Emilia Müller (CSU) in Auftrag gegebenen Gutachtens abwarten, das inzwischen 90 Alternativen für eine bessere Flughafenanbindung umfasst. Eine erste Variantensammlung will das Ministerium Ende Januar vorstellen, spätestens im Sommer erwartet Zeil belastbare Ergebnisse.

Wenig Begeisterung äußert Ude dagegen für den Vorschlag des Staatsministers, alsbald eine provisorische Expresslinie auf S-1-Pfaden über Neufahrn einzurichten. Schon jetzt seien die Schranken der Bahnübergänge allzu oft geschlossen. Es sei den Autofahrern nicht zuzumuten, 40 bis 50 Minuten je Stunde zu warten. Zeil reizt an der vom früheren Minister Otto Wiesheu (CSU) als "Humpel-Express" bezeichneten Lösung vor allem ihre rasche Umsetzbarkeit. Denn

die Glaubwürdigkeit der Politik hänge davon ab, dass jahrelang diskutierte Projekte auch tatsächlich umgesetzt werden. Also: dass der Zug eines nicht allzu fernen Tages auch wirklich rollt.

Aus einem Schreiben des FDP-Politikers an den CSU-Bundestagsabgeordneten Johannes Singhammer geht übrigens hervor, dass für den Expressbetrieb im 20-Minuten-Takt nicht einmal ein Genehmigungsverfahren erforderlich wäre. Was freilich auch bedeutet: Die Anwohner hätten keinen Rechtsanspruch auf zusätzlichen Lärmschutz.

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.289, Freitag, den 12. Dezember 2008 , Seite 37

Fenster schließen *t*