



Debatte über Flughafenanbindung wird verschoben

Wirrnis auf dem Weg zum Airport

Viele Vorschläge zur idealen Trassenlösung hängen mit der zweiten Röhre zusammen

Von Dominik Hutter

Humpel-Express, M-Express, zweite Stammstrecke, Südring, Nordtunnel, U 9, es ist nicht mehr ganz einfach, in der Münchner Verkehrsplanung den Überblick zu bewahren. Einige dieser Projekte schließen einander aus, andere hängen untrennbar zusammen - und das große Ganze, so kritisieren inzwischen Verkehrsexperten, ist vor lauter Einzeldebatten kaum mehr auszumachen. Dieses Problem drückt offenbar auch die CSU, die deshalb beantragt hat, die eigentlich am Mittwoch angesetzte Stadtratsdebatte über Flughafenanbindung und "Express-S-Bahn light" auf den 1. April zu verschieben. "Wir wollen das für den 25. März geplante Hearing zur S-Bahn-Stammstrecke abwarten", erklärte CSU-Planungssprecher Walter Zöller. Die anderen Fraktionen im Planungsausschuss stimmten dem zu.

Tatsächlich hängt die Flughafenanbindung sehr viel enger mit dem Bau des zweiten Innenstadttunnels zusammen, als vielen Kritikern der Milliardenröhre lieb ist. Bei sämtlichen Expressvarianten durch den Osten, also auch dem von der Stadt bevorzugten "M-Express", müssen die Züge irgendwie die Strecke zwischen Haupt- und Ostbahnhof meistern. Den oberirdischen Südring haben die Experten des bayerischen Verkehrsministeriums mangels Kapazität bereits ausgeschlossen. Theoretisch stünde noch der bestehende S-Bahn-Tunnel zur Verfügung. Der ist zwar ebenfalls ausgelastet. Es wäre aber denkbar, einfach eine der derzeit am Ostbahnhof endenden Linien als Express weiter ins Moos zu schicken - das hätte dann gar keine Auswirkungen auf die Kapazität des Nadelöhrs. Glücklicherweise wären die meisten Planer mit dieser für den Fahrgast unübersichtlichen Flickschusterei nicht.

Bleibt also idealerweise die zweite Röhre, um die Züge durch die Innenstadt zu lotsen - wenn man nicht den Hauptbahnhof vom Airportverkehr abhängen will. Dann allerdings sind noch mehrere Fragen ungeklärt. So müsste man für die vom Ministerium als erfolversprechend eingestufte "Zentraltrasse" - eine Tunnel-Direttissima über die Fröttmaninger Arena zum Flughafen - einen bisher nicht vorgesehenen Abzweig am Marienhof aus buddeln. Dies ist, wie alle unterirdischen Kreuzungspunkte, nicht nur für Ingenieure eine Herausforderung - es kostet auch enorm Zeit, weil das kurz vor dem Abschluss stehende Planfeststellungsverfahren für den mittleren Tunnelabschnitt noch einmal aufgeschnürt werden müsste. Ein weiteres Problem: Falls der Flughafen-Express über Ismaning fahren sollte, empfehlen die staatlichen Verkehrsplaner dringend einen Stopp am Ostbahnhof. Den aber umgeht der Richtung Flughafen führende Tunnelarm - er führt direkt zum Leuchtenbergring.

Ohnehin verspüren die Befürworter des zweiten Tunnels zunehmend Gegenwind - zumindest auf kommunaler Ebene. Als Südring-Befürworter gelten neben den Grünen inzwischen auch die Stadträte der FDP. Und die CSU hat nun mit dem Verkehrsexperten Georg Kronawitter einen überzeugten Tunnelgegner in den einst so geschlossenen Reihen. Schon seit Monaten wirbt das private Planertrio Kantke/Baumgartner/Schwarz mit selbst ausgearbeiteten Detailplänen für den Ausbau des Südrings, das Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rößler hat ebenfalls eigene Südring-Pläne ausgetüftelt. Die Entscheidung fällt allerdings auf der Ebene des Freistaats.

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.53, Donnerstag, den 05. März 2009 , Seite 54

Fenster schließen 