

**Immobilien
Stellen**

**MÜNCHNER
SAMSTAGSBLATT**
MÜNCHNER WOCHENBLATT

Neue Ausgabe

ab 3. März 2009 in Schulen, Bibliotheken,
und Berufsinformationszentren

Für München und Umgebung

Jeden Samstag aktuell

www.wobl.de

Samstagsblatt aktuell

► Nachrichten
Printausgabe
Serien

Samstagsblatt Service

Neues auf wobl.de
Kleinanzeige aufgeben
Kleinanzeigenteil
Immobilien / Stellen / Kfz
Herz zu Herz
Anzeigenübermittlung
Mediadaten
Kontakt
Spielzeugbörse
Impressum

MWB Medien GmbH Verlag

Unsere Titel
Prospektverkauf
Berufswahlheft

RSS 2.0

Was ist RSS?

Nachrichten



Top Thema

Ein zweiter Tunnel für Münchner S-Bahn - Neues Gutachten zeigt: Röhre liegt klar vor Südring

(po) - Nun steht es fest: Der zweite Tunnel als Bypass für das überlastete Münchner S-Bahnnetz ist die wirtschaftlichere Variante, der Südring somit vom Tisch. Bis zu den Olympischen Winterspielen 2018 sollen die neuen Gleise zwischen Laim und Ostbahnhof in Betrieb gehen. Das teilten jetzt Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) und Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) mit. Kosten: Rund 1,5 Milliarden Euro.



Seit nunmehr 15 Jahren dauert sie schon an, die Debatte um den Ausbau des Münchner Nahverkehrs. Bereits 2001 hatten sich Freistaat, Stadt und Bahn - nach einer ersten vergleichenden Studie - für eine weitere unterirdische Trassierung zur Entlastung der bestehenden Stammstrecke ausgesprochen, passiert ist seitdem jedoch herzlich wenig. Zur Verzögerung dürfte auch der hartnäckige Kampf der Befürworter des Südrings beigetragen haben, der bereits vor acht Jahren in punkto Wirtschaftlichkeit schlechter abgeschnitten hat. Diese zweite, separate Trasse hätte von der neuen Haltestelle Hirschgarten über den Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz zum Ostbahnhof geführt und die Stadtteile Sendling und Giesing angebunden. Gründe, die zur Ablehnung geführt haben, waren unter anderem die deutlich spätere Fertigstellung im Jahr 2023, der mit 1,36 Milliarden Euro vergleichsweise mit dem Tunnel recht hohe Preis (nur rund 200 Millionen Euro günstiger) und der Wegfall von Zuschüssen vom Bund, weil die Nutzen-Kosten-Faktor mit 0,8 nicht erfüllt wird (von jedem investierten Euro fließen nur 80 Cent zurück in die Volkswirtschaft; d.Red.).

Der zweite Tunnel nun entlastet wesentlich die Stammstrecke zwischen Laim und Hauptbahnhof, führt dann weiter zur (neuen) Haltestelle Marienhof und von dort aus nonstop zum Ostbahnhof. Laut Studie erfüllt die 7,3 Kilometer lange und 40 Meter tiefe Röhre vor allem einen Zweck: Die „zentralen Aufkommensschwerpunkte“ liegen um den Hauptbahnhof und Marienplatz und werden mit dem zweiten Tunnel deutlich entzerrt, während der Südring zwar weitere Stadtgebiete verkehrstechnisch erschlossen und an das S-Bahn-Netz angebunden hätte, nur: Die Fahrgäste in Richtung Innenstadt hätten einen längeren Weg zurücklegen müssen. Außerdem: Laut Studie könnten zudem rund 50.000 Personen pro Tag vom Auto auf die Schiene umgeleitet werden. Der Südring wäre nur für rund 39.000 Pendler eine Alternative. Und noch ein positiver Nebeneffekt hat die zweite Röhre: Durch ihr könnte auch die Express-S-Bahn zum Flughafen fahren.

In der Tunnellösung sieht OB Ude außerdem die Möglichkeit, weite Teile des Hauptbahnhofs zu modernisieren, sanieren oder gleich ganz neu zu bauen. Für ihn und Zeil ist der Südring

Top Thema

>>> Ein zweiter Tunnel für Münchner S-Bahn - Neues Gutachten zeigt: Röhre liegt klar vor Südring

**Diese Woche lesen
Sie in der Zeitung**

>>> Ausgefuchste Bläser - Cambodunum Brass im August Everding Saal
>>> Gesine Frölich - Ausstellung im Rathaus
>>> Drei Engel für Ferdil! - Burschenverein lädt ein
>>> Kalender
>>> Spende einen Kuss! - Mehr Clowns für kranke Kinder

endgültig vom Tisch, der Verkehrsminister nannte den zweiten Tunnel „alternativlos“. Und Ude sagte im Hinblick auf das Nerven aufreibende Hin und Her der vergangenen Jahre, „unter vernünftigen Leuten müsste die Diskussion jetzt ein Ende haben“. Ob sich sein Wunsch erfüllt? Minister Zeil legte nach, „wer weiter auf den Südring setzt, läuft Gefahr, am Ende gar nichts zu bekommen“.

Bei der CSU bleibt man dagegen skeptisch, der Europaabgeordnete Bernd Posselt etwa übte scharfe Kritik an den Bestrebungen von Zeil und Ude, „mittels eines fragwürdigen Gutachtens unbedingt die zweite S-Bahn-Stammstrecke durchzudrücken“. Diese Lösung sei für die Christsozialen „teuer und kleinkariert, weil sie weder die Frage der Fernbahnanbindung des Flughafens löst noch das Ziel eines Durchgangsbahnhofs für die Schnellbahn-Magistralen Paris-Budapest und Berlin-Rom anpackt, die sich in München kreuzen werden“. Posselt nannte sie außerdem „riskant, da die Auswirkungen auf den Altstadtkern nicht absehbar sind“.

<<< zurück
