



Stockender Verkehr

Das Großprojekt zweite S-Bahn-Stammstrecke kommt 2011 wohl nur langsam voran - schnellere Erfolge verspricht die Tram

Von Marco Völklein

Kurz vor dem Jahreswechsel wagte Christian Ude einen Blick voraus ins Jahr 2011. Klar, die Olympiabewerbung Münchens ist für den Oberbürgermeister ein wichtiges Thema, auch den Wohnungsbau will Ude vorantreiben. Als er zum Thema Verkehr kam, da wirkte die Vorausschau des OBs allerdings zunächst eher wie ein Rückblick: 150 Jahre Nahverkehr werde die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) in diesem Jahr feiern, zudem 135 Jahre Münchner Tram und 40 Jahre U-Bahn. Das alles bei einem Tag der offenen Tür im Herbst. Visionen sehen anders aus.

Dann aber kam Ude auf das Thema, das ihn länger umtreibt: die zweite S-Bahn-Stammstrecke. Diese werde das Jahr 2011 bestimmen, sagte der OB voraus. Und er verbindet damit auch eine gewisse Hoffnung. Denn im vergangenen Herbst hat Ude die Verlängerung der Linie U3 bis nach Moosach in Betrieb genommen. Derzeit gibt es, erstmals seit Mitte der 60er Jahre, keine U-Bahn-Baustelle in München mehr. Nicht nur deshalb sollten die Tunnelbauer endlich loslegen und die zweite Röhre unter der Innenstadt durchtreiben, meint Ude.

Die zweite Stammstrecke ist dem OB eine Herzensangelegenheit. Das merkt man. Als er im Herbst die U-Bahn besichtigte, konnte er sich ein paar Seitenhiebe auf die zahlreichen Gegner einer zweiten Röhre nicht verkneifen. Die Grünen im Landtag, Teile der Münchner CSU, die Freien Wähler und auch die Rathaus-FDP - sie alle sperren sich gegen den Tunnelbau. Nur die SPD steht sowohl im Münchner Rathaus wie auch im Maximilianeum, dem Sitz des bayerischen Landtags, voll hinter den Plänen. Ude saugt daraus immer wieder Nektar, wirft seinen politischen Widersachern im Rathaus einen wankelmütigen Kurs vor; CSU wie FDP, so schimpft er, wüssten nicht, was sie wollten. Im Land dafür, in der Stadt dagegen - so lasse sich keine Politik machen.

Viel wichtiger als der Hickhack unter den Parteien ist aber aus Sicht der Befürworter die zweite Stammstrecke, um endlich ein stabileres und leistungsfähigeres Nahverkehrssystem zu bauen - und zwar für die ganze Region. Noch fehlt das Geld, noch verhandeln Bund und Freistaat über die Fördergelder, mit denen der etwa zwei Milliarden Euro teure Tunnel finanziert werden soll. Auch da müsse, so hat es Ude formuliert, im Jahr 2011 endlich mal etwas vorangehen. Und dann möglichst schnell losgebaggert werden. Denn bis zum Jahr 2018, wenn denn das Olympische Komitee es so will, sollen auf dem Münchner Marienhof die Medaillengewinner ihre Auszeichnungen entgegennehmen. Und da stört es, wenn in einer bis zu 40 Meter tiefen Grube daneben die Bagger brüllen und die Lkw den Beton in die Erde rüsseln.

Jedoch: Ganz so schnell wie Ude sich das wünscht, wird es wohl nicht vorangehen. Mal ganz abgesehen davon, dass das Geld für die zweite Röhre fehlt, so sind auch noch die Planer und Juristen derzeit schwer damit beschäftigt, die Voraussetzungen für den Bau zu schaffen. Ende Januar beginnen die Anhörungen zum Planfeststellungsabschnitt in Haidhausen, danach wird das Eisenbahnbundesamt einen Planfeststellungsbeschluss erlassen. Dieser wird, davon ist auszugehen, von den Gegnern vor Gericht angefochten werden. Zumal auch im Januar erst noch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof über die Klagen einiger Geschäftsleute entscheiden wird, die rund um den Marienhof jede Menge Lärm und Dreck und Rückgänge beim Umsatz befürchten. Und auch für den Abschnitt vom Stachus bis nach Laim liegt noch keine Baugenehmigung vor. Viel Arbeit also noch für die Planer der Bahn.

Das weiß auch Ude - und setzt daher schon mal andere Dinge in Bewegung. Irgendetwas muss ja schließlich vorangehen. Der Ausbau der Münchner Tram zum Beispiel: Für den Herbst ist die Eröffnung der Linie nach St. Emmeram vorgesehen; dann krempelt die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) auch ihr Straßenbahn-Streckennetz in Teilen um. Unter anderem fährt die Tramlinie 16 künftig vom Romanplatz bis St. Emmeram, die 27er-Tram fährt nicht mehr bis zur Schwanseestraße, sondern wendet bereits am Sendlinger Tor. Dafür rauscht die 17er künftig von der Amalienburgstraße durch bis zur Schwanseestraße. Um das alles bedienen zu können, hat die MVG auch zehn neue Trambahnen bestellt. Bislang darf sie diese aber noch nicht einsetzen - die Zulassungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern verlangt erst noch weitere Gutachten. Im Laufe des Jahres allerdings, so hofft die MVG-Spitze, wird die Zulassung vorliegen. Sollte dies nicht klappen, sieht es auch düster aus für die Erweiterung des Tramstreckennetzes.

Gebaggert und gebaut wird auch an zahlreichen Straßen in und um München. An der Hochbrücke Freimann, im Volksmund auch 'Tatzelwurm' genannt, sind die Ingenieure noch mit kleineren Arbeiten beschäftigt; aber im Großen und Ganzen rollt der Verkehr wieder über die nun grundsanierte Brücke. Ähnliches peilt die Autobahndirektion Südbayern für

Ende des Jahres am Autobahnkreuz Neufahrn an. Dort ziehen die Bauingenieure eine riesige Brücke über das bestehende Autobahnkreuz. Über diese Brücke wollen die Planer den Verkehr, der vom Flughafen kommend in die Münchner Innenstadt will, einmal quer über die bestehenden Trassen von A9 und A92 quasi hinwegfliegen lassen - weshalb sie für das Bauwerk auch den Begriff 'Overfly' geprägt haben. Für das Jahresende ist die Inbetriebnahme vorgesehen; bislang läuft alles nach Plan. Ähnlich sieht es aus beim Tunnel rund um den Luise-Kieselbach-Platz. Auch dort wird fleißig gebuddelt und betoniert. Die Eröffnung ist jedoch erst für Ende 2015 eingeplant. Die Rede dazu wird wohl ein neuer Oberbürgermeister übernehmen. Ude tritt 2014 altersbedingt ab.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.2, Dienstag, den 04. Januar 2011 , Seite 34

Fenster schließen 