

S-Bahn-Streit

## 2. Stammstrecke: Reanimation und Leichenschmaus

Von bö, aktualisiert am 23.04.2012 um 20:08



Ist die S-Bahn heute pünktlich? Die Frage stellen sich (nicht nur) Pendler ziemlich oft in und um München. Foto: dpa

**Während Wirtschaftsminister Zeil die zweite Stammstrecke künstlich am Leben hält, haben sie die Grünen bereits beerdigt - und fordern ein 1,5 Milliarden teures Sofort-Programm**

**MÜNCHEN** Bei der Beerdigung der zweiten Stammstrecke geht's drunter und drüber. FDP-Wirtschaftsminister Martin Zeil, der seit drei Jahren keine Finanzierung auf die Reihe bringt, will den toten Tunnel wiederbeleben. Bayerns Grüne aber feiern schon den Leichenschmaus: Gestern forderten sie die Staatsregierung auf, nach dem Tunnel-Tod dafür zu sorgen, dass „unverzüglich Maßnahmen zur Verbesserung des Münchner S-Bahn-Systems“ in Angriff genommen werden.

So soll die Chaos-S-Bahn, die täglich über 300000 Pendlern befördert, auch ohne 2. Röhre fitgemacht werden:

- Verlängerung der U 5 bis Pasing. Damit gäbe es bei Problemen mit der Stammstrecke eine Ausweichmöglichkeit.
- Ausbau der Sendlinger Spange vom Heimeranplatz über Laim nach Pasing.

- Stärkung des Bahn-Südrings. „Wenn zwei Linien über den Süd-Ring geleitet würden“, so Grünen-Fraktionschef Martin Runge, „wäre die Stammstrecke von sechs Zügen pro Stunde entlastet.“
- Zusätzliche Zug-Garnituren. „Damit endlich in der Hauptverkehrszeit mehr Langzüge eingesetzt werden können“, sagt Runge.
- Die Verbesserung der Leit- und Steuerungstechnik. Damit es zu weniger Blockierungen der Stammstrecke kommt.
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Giesing und Perlach. Hier haben die S-Bahnen für beide Richtungen nur ein Gleis.
- Ausbau der S nach Geltendorf, die zu den meistgenutzten S-Bahn-Linien gehört.
- Beseitigung der Engpässe am Hauptbahnhof.
- press -S-Bahn zum Flughafen auf der Trasse der S.

Rund 5 Milliarden Euro würden diese Projekte kosten. Die Stadt müsste für die Verlängerung der U-Bahn aufkommen. Die kostet nach Schätzung der Grünen zwischen 100 und 50 Millionen Euro. Alles andere ist Aufgabe des Freistaats und des Bundes. Im Haushalt hat Bayern für die 2. Stammstrecke 3 Millionen Euro bereitgestellt. Wenn die endgültig beerdigt wird, ist das Geld frei.

„Die zweite Stammstrecke droht München der Verkehrsinfarkt“, warnt Wirtschaftsminister Zeil. „Der S-Bahn droht kein Kollaps“, hält der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Anton Hofreiter (Grüne), dagegen. Die S-Bahn könne auch ohne zweiten Tunnel wachsen und mehr Fahrgäste pünktlich und zuverlässig befördern. Er fordert Zeil auf, den Tunnel abzuhaken und eine Prioritätenliste kleinerer Maßnahmen zu erarbeiten.

Schließlich haben die Grünen die 2. Stammstrecke noch nie gewollt. Ihr Fraktionschef im Landtag, Martin Runge, ist einer der erbittertsten Gegner des Tunnels. Seit langem sei klar gewesen, sagt er, dass das Milliardenprojekt nicht finanzierbar sei.

Wirtschaftsminister Martin Zeil aber glaubt ganz fest daran: „Wir sollten uns nun mit Reaktivität und dem nötigen konstruktiven Geist zusammensetzen, um die Finanzierungsfrage endgültig zu klären. Er erwarte, dass sich nun auch Münchens Bürgermeister Christian Ude bewege. Der sei immerhin bereit, über 500 Millionen für einen S-Bahn-Tunnel in Johanneskirchen auszugeben. 350 Millionen für die 2. Stammstrecke vorfinanzieren, das wolle er aber nicht.

Die Grünen riefen Ude auf, durchzuhalten und im Ringen um die Finanzierung nicht nachzugeben. Runge: „Das ist nur ein billiges, schäbiges Ablenkungsmanöver“. Die Finanzierung des S-Bahn-Ausbaus sei alleine Aufgabe und Pflicht des Freistaats. Die 2. Stammstrecke sei ein Symbol für „völlig verfehlte Verkehrsinfrastrukturpolitik“ der bayerischen Staatsregierung.