

München-Region-Bayern

'Ein Riesenschritt für die Pendler'

OB Ude und der MVV feiern den Durchbruch, die Gegner sprechen von Wahlkampfgegag

München - 'Quälende Jahre der erfolglosen Finanzverhandlungen' habe man hinter sich - weil die Verkehrspolitik des Bundes in erschreckendem Maße unterfinanziert sei. Nun aber, so freut sich Münchens Oberbürgermeisters Christian Ude (SPD), sei die Stammstrecken-Saga doch noch zu einem guten Ende gekommen. München leiste dabei mit seinem Anteil von 147 Millionen Euro den 'größten kommunalen Finanzierungsbeitrag für den staatlichen S-Bahn-Ausbau in Deutschland', betonte Ude. Er werde weiterhin mitwirken, um das für die Fahrgäste 'so bedeutsame Vorhaben' voranzutreiben. Zufriedenheit herrscht auch bei der Rathaus-CSU, die eine für die Anwohner verträgliche Lösung anmahnt. Und daran erinnert, was nun keinesfalls auf der Strecke bleiben dürfe: der Weiterbau der U5 nach Pasing.

Weniger euphorisch zeigt sich die FDP, die im Stadtrat seit Jahren gegen das vom liberalen Verkehrsminister Martin Zeil vorangetriebene Projekt opponiert. Man habe sich eine andere Lösung gewünscht, werde nun aber keine Verweigerungshaltung einnehmen, versichert Fraktionschef Michael Mattar. 'Erst die kommende Generation wird beurteilen können, ob ein pragmatisch richtiger Weg mit dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels gegangen wurde.'

Alexander Freitag, der Geschäftsführer des Münchner Verkehrsverbunds (MVV), ist so euphorisch, dass er gleich historische Vergleiche bemüht: 'Ähnlich wie zur Gründung vor 40 Jahren sind jetzt die Weichen gestellt für die Fortschreibung des MVV-Erfolgs', sagt Freitag. Vehement hatte er den Bau des Tunnels gefordert, weil sonst der Kollaps des Systems drohe. 'Schon heute haben wir mit 230 Fahrten pro Einwohner und Jahr die höchste Belastung des öffentlichen Verkehrs in allen Verbänden Deutschlands', so der MVV-Chef. Die Entscheidung stelle sicher, dass 'wir die Spitzenstellung in den nächsten Jahren halten oder sogar weiter ausbauen können'.

Ganz ähnlich sieht das Thomas Karmasin (CSU). Der Fürstenfeldbrucker Landrat ist Sprecher der Landkreise im MVV und hatte im Frühsommer mit einem geharnischten Protest in der Staatskanzlei erreicht, dass Ministerpräsident Horst Seehofer das Projekt nicht vorzeitig aufgab. Jetzt spricht der Landrat von einem 'Riesenschritt für die Pendler in der Region'. Aber auch für die Zukunft Münchens sei das eine essenziell wichtige Entscheidung. Denn ohne zweiten Tunnel wäre der öffentliche Nahverkehr nicht leistungsfähig genug geblieben, was gravierende Folgen für die Verkehrsbelastung in der Stadt gehabt hätte.

Die Gegner des Projekts sehen das seit Langem anders - und bleiben auch jetzt bei ihrer Linie. Für Toni Hofreiter, den verkehrspolitischen Sprecher der grünen Bundestagsfraktion, läuft die Erfolgsmeldung der Staatsregierung unter der Rubrik 'Wahlkampfgegag' - die Finanzierung sei nach wie vor äußerst ungewiss. Ohnehin bestehe erst nach den Wahlen 2013 Baurecht, dann aber würden 'die Karten neu gemischt'. Auch Andreas Barth vom Fahrgastverband Pro Bahn erwartet, dass der nun verkündete Finanzierungsplan nach der Wahl wieder abgeblasen wird - 'wegen exorbitanter Kostensteigerungen'. Der Landtagsabgeordnete Michael Piazzolo (Freie Wähler) zeigte sich ebenfalls skeptisch - der Durchbruch für die zweite Röhre sei schon so oft verkündet worden, dass es sich empfehle, für den Fall des Misserfolgs einen Plan B in petto zu haben. Piazzolo fordert zudem, vor Baubeginn für den zweiten Tunnel diverse kleinere Verbesserungen im S-Bahn-Netz anzugehen.

Alexander Reissl, SPD-Fraktionschef im Münchner Rathaus, rechnet nun damit, dass sich die Wogen auf politischer Ebene glätten - die Haidhauser Anwohner aber ihren Widerstand wieder verstärken werden. Damit müsse man sich politisch auseinandersetzen.dh, kc, mvö

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 28. November 2012, Seite 33