

Baustelle Orleansplatz

„Todeskämpfe des S-Bahn-Tunnels“

Die Bauarbeiten für den 2.S-Bahn-Stammstreckentunnel am Ostbahnhof sollen laut Pressestelle DB bereits 2019 beginnen. Kritiker schätzen die notwendigen Umplanungen aber viel massiver ein, als bisher kommuniziert. So könnte sich das ganze Tunnelbauwerk um 4,5 bis 6 Jahre verzögern. Verzögerungen, die das ganze Projekt in Frage stellen.

Die Stadt München ist aus ihrem planerischen Dornröschenschlaf erwacht und will beim S-Bahn-Ausbau nun kräftig auf die Tube drücken, wie jüngst aus dem Baureferat zu hören war. Der Nordring steht ganz oben auf der Prioritätenliste, ein viergleisiger Ausbau der S4, S-Bahnhöfe in der Berdux- und Poccistraße und ein leistungsfähigeres Betriebskonzept für den 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel. Doch leider mehren sich die Indizien, dass notwendig gewordene Planungsänderungen - auch am Ostbahnhof - den zweiten S-Bahn-Tunnel auf Jahre verzögern werden – und damit alle anderen sinnvollen Projekte im S-Bahn-Netz.

„Todeskämpfe des S-Bahn-Tunnels“ nennt Verkehrsplaner Dr. Martin Vieregk die Diskussionen um die massiven Umplanungen für die Zweite Röhre der Stammstrecke. Denn die umfangreichen Planänderungen umfassen, anders als in der Münchner Presselandschaft kolportiert, laut Vieregk nicht nur die Haltestelle Hauptbahnhof mit einer Verschiebung des Zugangsbauwerks um rund 100 Meter, sondern auch den Ostbahnhof. Auch dort ergibt die Nähe des neuen Bahnhofs, der auf fünf Meter an die bestehende U5 heranrückt, Probleme. Am glimpflichsten kommen noch die Planungen für den Marienhof davon.

Dabei wundert sich Vieregk einmal mehr über die Vorgehensweise der Bahn: Während die meisten Bauherren erst eine Machbarkeits-

studie für ein Projekt in Auftrag gäben, habe die Machbarkeit bei der Bahn anscheinend einen nicht so hohen Stellenwert. Deshalb würden die Verantwortlichen nun erst nach der Genehmigung feststellen müssen, welche Planungsdetails alle nicht realisierbar seien.

Die notwendigen Umplanungen hält Vieregk für so massiv, dass es mit relativ unkomplizierten Tekturen nicht getan sein wird. Stattdessen müssten neue Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden - mit allen Faktoren, die Zeit kosten: Prüfung durch Eisenbahnbundesamt (EBA), Öffentliche Auslegung, Anhörung von neuen Betroffenen, Klagemöglichkeiten von Betroffenen und Umweltverbänden. So könnte sich laut Vieregk das ganze Tunnelprojekt um 4,5 bis 6 (!) Jahre verzögern. „Der S-Bahn-Tunnel steht in seiner alten Form gar nicht mehr zur Diskussion“, sagt Vieregk zu den anstehenden Umplanungen und verweist gleich noch auf den Höhenverlauf der Gleise zwischen Hauptbahnhof und Hackerbrücke, der auf einer Strecke von rund einem Kilometer ebenfalls geändert werden müsse.

Dass der Plan, den Zweiten Stammstreckentunnel bis 2026 fertigzustellen, nicht mehr eingehalten werden kann, zeichnet sich bereits ab.

So war erst Mitte August der Termin für interessierte Baufirmen, ihre Angebote für den ersten Abschnitt, (PFA 1) zwischen Laim und Hauptbahnhof abzugeben, zu Ende gegangen. Jetzt dürfte es

ziemlich spannend werden, inwiefern sich die Umplanungen auch hier schon in Kostensteigerungen verwandeln.

Geht es nach dem Willen der Bahn, sollen ungeachtet von Vieregks Prognosen am Ostbahnhof nächstes Jahr die Bagger rollen. So lautete zumindest die Aussage der DB Pressestelle.

Wie belastbar dieser Termin angesichts der laufenden Umplanungen ist, konnte die Pressestelle bis Redaktionsschluß nicht mehr beantworten.

mwa