

Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Neuplanung im Münchner Osten

Widerstand wirkt

Die Deutsche Bahn hat umfassende Änderungen zur Planung und Ausführung der 2. S-Bahn-Stammstrecke bekannt gegeben. Eine dritte Tunnelröhre steigert die Sicherheit des unterirdischen Streckenverlaufs. Der neue Haltepunkt Ostbahnhof wird verlegt.

Das zähe Ringen um eine verträgliche und sichere Lösung trägt erste Früchte. Die Bürgerinitiative Haidhausen hat maßgeblichen Anteil daran.

Recht kurzfristig hat die Deutsche Bahn in der zweiten Julihälfte zum „Bau-Infotag Ost“ eingeladen, um nach den Medien auch die Haidhauser Öffentlichkeit über die Änderungen in Kenntnis zu setzen. Und wenn Frau Michelfeit, eine der Vorsitzenden der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau, entspannt und guter Dinge den Veranstaltungssaal im „Courtyard Hotel“ an der Orleansstraße betritt, sagt dies viel über die Erleichterung aus, mit der sie und mit ihr viele Haidhauser die neue Planung begrüßen.

Das ist neu in Haidhausen

Nach Unterquerung der Isar folgt die Tunneltrasse dem bislang projektierten Weg bis zum ursprünglich geplanten Rettungsschacht Ecke Pütrich-/Keller-/Milchstraße. Dieser Rettungsschacht entfällt mit der neuen Planung. Wirt und Gäste des *Molly Malone's* und viele Nachbar*innen dürfen aufatmen.

Etwa ab dieser Stelle verlässt die nun aktuell geplante Trasse den „alten“ Weg und führt in gerader südwestlicher Richtung unter dem Weißenburger Platz hindurch. Knapp danach unterquert die neue Trasse die Rosenheimer Straße, um in einem ausholenden Bogen wieder unter selbiger und unter der Orleansstraße hindurch in nordöstliche Richtung zu schwenken. Jetzt verläuft die Trasse parallel zur Friedenstraße und fädelt in einem leichten S-Bogen beim Haltepunkt

Leuchtenbergring in die bestehenden S-Bahn-Gleise ein. Die neue Planung sieht auf diesem letzten Streckenteil den Bau eines Rettungsschachts auf dem Bahngelände vor, zwischen Spichern- und Kirchenstraße gelegen.

Neuer Haltepunkt Ostbahnhof

Der hier beschriebene neue Trassenverlauf ist der Verlegung des neuen Haltepunkts Ostbahnhof weg vom Orleansplatz hin zur Friedenstraße zu verdanken. Die Bahn kann ihn auf eigenem Gelände errichten, nachdem dort die Autoverladestation seit Ende 2016 ihren Dienst eingestellt hat.

Damit bleibt der Orleansplatz mit seinen Anwohnern und Geschäftstreibenden von den bis dahin vorgesehenen erheblichen Eingriffen verschont. Zugleich unterstreicht die Bahn mit der Verlegung des Haltepunkts an die Friedenstraße den Zugewinn für Berg-am-Laim und das dort sich entwickelnde Werksviertel nebst dem geplanten neuen Konzertsaal.

Mehr Sicherheit im Untergrund

Zwischen beide Tunnel für den S-Bahnverkehr schiebt die Bahn mit der neuen Planung im unterirdischen Streckenverlauf einen durchgehenden dritten Tunnel als Rettungsröhre. Er wird zentraler Bestandteil des neuen Flucht- und

Rettungskonzepts. Damit können mehrere bislang vorgesehene Rettungsschächte entfallen.

Alles gut jetzt?

Bislang durch den Tunnelneubau zu erwartende massive Beeinträchtigungen während der Bauzeit bleiben den Haidhauserinnen und Haidhausern mit der neuen Planung teilweise erspart. Unverändert hingegen ist die Lage auf der Bezirkssportanlage nahe der Kobellwiese. Dort wird die Bahn etwa 4 Jahre lang mit dem Bau eines Rettungsschachts und des Vortriebs der östlichen Tunnelstrecke befasst sein. Von dort aus ist während der Bautätigkeit mit erheblichem Baustellenverkehr (Lastwagen!) zu rechnen, die den Aushub abtransportieren und Baumaterial anliefern. Dabei werden die Lastwagen das Maximilianeum umrunden, Anlieferung und Abtransport sind über die Einsteinstraße vorgesehen.

Einstimmig beschlossen hat der Bezirksausschuss Au/Haidhausen auf Antrag der SPD, dass rund um die Haidhauser Baustellen für den zweiten S-Bahntunnel nur Lastwagen zum Einsatz kommen, die mit einem Abbiegeassistenten ausgerüstet sind. Diese Forderung richtet sich an die Genehmigungsbehörde der Stadt München und an die Deutsche Bahn als Auftraggeberin. Letztere solle dies als zwingende Bedingung in den Ausschreibungen verankern. Bedingt durch die Bau-

stellen wird der Lastwagenverkehr in Haidhausen stark ansteigen. Ausgerüstet mit Abbiegeassistenten lässt sich die davon ausgehende Gefährdung von Radlern und Fußgängern vermindern.

Neu ist die Planung eines weiteren Rettungsschachts auf dem Bahngelände an der Orleansstraße, zwischen Spicheren- und Kirchenstraße. Auf die dort lebenden Anwohner kommen Belastungen zu.

„Optimierungen“ in letzter Minute

Die Bahn spricht im Zusammenhang der neuen Planungen von „Optimierungen“, um die es sich zweifelsohne handelt. Allerdings erreichen die „Optimierungen“ auf dem östlichen Streckenabschnitt einen Umfang, der hier ein erneutes Planfeststellungsverfahren erfordert, um Baurecht zu bekommen.

Das heißt im Einzelnen: Die Bahn muss die Pläne für den geänderten Streckenabschnitt erneut beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Prüfung und Genehmigung vorlegen. Die Öffentlichkeit ist erneut zu beteiligen. Von der Planung Betroffene können Einwendungen erheben, über die zu entscheiden ist. Die Bahn selbst geht von einem Zeitbedarf von rund zwei Jahren aus.

Bekanntermaßen verfügt die Bahn über Baurecht für den gesamten Streckenverlauf (alt). Westlich des Hauptbahnhofs hat sie bereits mit den Bauarbeiten begonnen, am Hauptbahnhof und am Marienhof sind vorbereitende Arbeiten im Gang.

Die Bahn terminiert die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke auf das Jahr 2028, dies unter der Maßgabe, dass nichts Unvorhersehbares dazwischenkommt. Immerhin, mit dem zeitlich vorgezogenen Neubau eines elektronisch gesteuerten Stellwerks am Ostbahnhof soll der bestehende S-Bahnbetrieb stabiler werden. Wie schnell ebenso notwendige ergänzende Arbeiten im S-Bahnnetz, zum Beispiel die Ertüchtigung eingleisiger Streckenabschnitte, angegangen und realisiert werden, ließ sich während des „Bau-Infotags Ost“ nicht klären.

Erfolg des zähen Widerstands

Noch im Mai dieses Jahres ließ die Bahn die Haidhauser Nachrichten auf Anfrage wissen, ja, man ha-

be sich konzeptionell mit der Verlegung des Haltepunkts Ostbahnhof beschäftigt, die Bahn „hat jedoch keinen Auftrag zur Änderung des Projekts“ (siehe HN 06/19).

Wie auch immer man aus heutiger Sicht den Wahrheitsgehalt der damaligen Auskunft bewerten mag: Derart grundlegende Änderungen der Planung, wie sie die Öffentlichkeit jetzt zur Kenntnis nimmt, dürften einen längeren zeitlichen Vorlauf und entsprechende politische Rückendeckung gehabt haben. Sei's drum.

Sicherheit zuerst!

Die Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau hat von Beginn an für mehrere Ziele gekämpft: Sie hat direkt betroffenen Hausbesitzern Unterstützung angeboten und sich gegen die massiven Zerstörungen gewandt, die die alte Planung für Haidhausen bedeutet hat. Zugleich hat die Bürgerinitiative, unterstützt von fachlich kompetenten Büros, auf die eklatanten Sicherheitsmängel der unterirdisch verlaufenden Strecke aufmerksam gemacht, vor allem auf die Sicherheitsproblematik der Tiefhaltepunkte.

Die Bahn erklärt nun, das alte Sicherheitskonzept sei „die einzige genehmigungsfähige Möglichkeit“ gewesen. Und sie teilt mit: „Erst seit 2016 gilt in Deutschland ein neues Regelwerk für Tunnelbauten, welches auf neuem EU-Rest basiert und es nun ermöglicht, eine sogenannte »Dritte Röhre« als zusätzliche Flucht- und Rettungsröhre zu bauen.“ Bei aller Freude über die sich jetzt abzeichnende bessere Sicherheit im unterirdischen Streckenbereich sei daran erinnert, dass noch bis vor kurzem die Bahn und die Verantwortlichen in der Politik das alte Sicherheitskonzept gegen jede Kritik zu rechtfertigen versucht haben. Es stellt sich die Frage, weshalb die bei der Bahn und in der Politik drei Jahre nach Rechtskraft der neuen Schutzrichtlinien viel Zeit verstreichen haben lassen, bis sie nun endlich den neuen Bedingungen zum Schutz der Fahrgäste Rechnung tragen.

Ob die jetzt vorgestellte Planung mit dem neuen Sicherheitskonzept allein dem beharrlichen Widerstand zu verdanken ist, mag dahin gestellt bleiben. Sicher ist: Ohne diesen Widerstand wäre jetzt aller Wahrscheinlichkeit nach im Münchner Osten auf „unserem“ Streckenab-

schnitt eine schlechtere, vor allem deutlich unsicherere Tunnelvariante bereits im Bau. Der Widerstand gegen die „alte“ Planung hat den für die Einsicht der Verantwortlichen notwendigen zeitlichen Aufschub bewirkt und damit Raum für die Umplanung im Münchener Osten erstritten. Das Verdienst, daran entscheidend mitgewirkt und die schlechte „alte“ Planung verhindert zu haben, kommt vielen zu, vor allem den Aktiven der Haidhauser Bürgerinitiative.

anb