



"München kann uns vertrauen"

Freistaat bekennt sich zum Bau der zweiten Stammstrecke, die 2020 fertig sein soll

Von Dominik Hutter Die zweite Stammstrecke der S-Bahn soll bis 2016 und, in einer zweiten Stufe, bis spätestens 2020 gebaut werden - und zwar fast komplett unterirdisch. Die Anwohner in Haidhausen können die Korken knallen lassen. Nach den neuesten Planungen des Verkehrsministeriums wird der 1,6 Milliarden Euro teure Tunnel weitgehend ohne offene Baugrube entstehen.

Demo, Bürgerinitiative, Androhung von Klagen: Die Haidhauser wehren sich schon seit längerem vehement gegen den Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke durchs Viertel - seit bekannt wurde, dass für die Röhre eine riesige Baugrube in der Kirchenstraße ausgehoben werden soll, die der Nachbarschaft gut fünf Jahre Dreck und Lärm bescheren könnte. Nun aber wird alles ganz anders kommen: Nach enormen Kostensteigerungen, die das Projekt ernsthaft in Frage stellten, haben Freistaat und Bahn die Pläne optimiert und sich auf eine neue Trassenführung verständigt, die Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) am Dienstag dem Kabinett präsentierte. Demnach sind durch die verkürzte Streckenführung sowie weitere Einsparungen, etwa den Verzicht auf ein elektronisches Stellwerk am Leuchtenbergring, die Kosten von 1,85 Milliarden Euro auf 1,6 Milliarden gesunken. Das reicht, um die Investition volkswirtschaftlich rechtfertigen zu können. Der sogenannte Nutzen-Kosten-Faktor liegt nun bei einem Wert von 1,18 - was bedeutet, dass jeder in die Stammstrecke investierte Euro 1,18 Euro in die Volkswirtschaft spült.

Nach Müllers Plänen soll der Großteil der Trasse, also der gesamte Abschnitt zwischen Donnersbergerbrücke und Isar, so gebaut werden, wie schon seit längerem geplant. Nur

östlich der Isar wird es Änderungen geben. Statt auf Höhe Kirchenstraße verlaufen die beiden Tunneläste nun nahe Wörthstraße/Bordeauxplatz und Hypopark (siehe Grafik). Da die Züge nicht mehr oberirdisch den Ostbahnhof passieren, sondern in einer Tunnelstation stoppen, liegt der gesamte Haidhauser Abschnitt tiefer unter der Erde und kann deshalb fast komplett unterirdisch gegraben werden. Für die neue Planung muss ein Teil des Genehmigungsverfahrens wiederholt werden.

Müller hofft trotzdem, dass 2009 die Bagger anrücken können. In einer ersten Bauphase bis 2016 würden dann der gesamte Abschnitt westlich der Isar, also auch die beiden Stationen Hauptbahnhof und Marienhof, sowie der Tunnelarm zum Leuchtenbergring fertiggestellt. Diese Strecke wäre bereits voll nutzbar und ermöglicht eine erste Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs. Der verkehrsreiche Ostbahnhof könnte allerdings erst nach Vollendung der zweiten Baustufe angebunden werden. Diese Seitenröhre würde vom Isar-Hochufer aus zum Ostbahnhof und weiter unter den Bahnanlagen hindurch bis zur St.-Martin-Straße in Giesing führen. Müller geht für Teil zwei von einer Fertigstellung spätestens im Jahr 2020 aus, bemüht sich aber, das Ganze noch etwas zu beschleunigen.

"München und die ganze Region können darauf vertrauen, dass die Staatsregierung dem Bau der zweiten Stammstrecke höchste Priorität zumisst", versicherte die Verkehrsministerin. Der Freistaat werde nun die Bahn beauftragen, möglichst schnell die neuen Unterlagen für das Genehmigungsverfahren zu erstellen. Parallel dazu würden die Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund fortgesetzt. München und Berlin haben sich bereits grob auf eine 40 : 60-Aufteilung geeinigt. Müller betonte erneut, die zweite Stammstrecke sei auch bei einem Verzicht auf den Transrapid keinen einzigen Tag früher zu erwarten.

Die zweite Stammstrecke ermöglicht nach SZ-Informationen auch in ihrer geänderten Version den vom Freistaat favorisierten Maximalausbau des S-Bahn-Systems: einen 15-Minuten-Takt auf allen Linien plus Expresssystem für den Außenbereich. Dennoch gilt es noch einiges zu klären. So hat die Bahn vor einigen Monaten aus Geldmangel den geplanten Neubau des Hauptbahnhofs auf Eis gelegt. Ohne einen Teilabbruch des bestehenden Empfangsgebäudes ist aber die zweite Stammstrecke gar nicht möglich.

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.286, Mittwoch, den 12. Dezember 2007 , Seite 37