

Planungsmurks beim 2. S-Bahn-Tunnel

Bleibt Orleansplatz doch verschont?

Seit diesem Frühjahr hat die Bahn Baurecht für das gesamte Bauprojekt. Doch das Vorhaben ist ins Stocken geraten. Das betrifft vor allem den neuen Haltepunkt unter dem Hauptbahnhof. Auch am Ostbahnhof könnte es eine Neuplanung geben. All dies hat Einfluss auf den Zeitpunkt der Fertigstellung und die Kostenentwicklung, und veranlasst, erneut auf Aufgabe des gesamten Projekts zu drängen.

Kein guter Start für das Projekt 2. S-Bahn-Tunnel: Am zentralen Punkt, dem neuen Haltepunkt unter dem Hauptbahnhof, muss die Bahn neu planen. Martin Runge, Fraktionsmitglied der Grünen im Maximilianeum, spricht von „krachenden Planungsfehlern“. Offenbar stellt die Bahn auch bereits Überlegungen zu einer Planänderung am Ostbahnhof an.

Die S-Bahn ist das Herzstück des Münchner Nahverkehrs. Die Schwachstellen des S-Bahnnetzes sind bekannt. Störungen im Betriebsablauf haben ihre Ursache vornehmlich im Außernetz: Eingleisige Streckenabschnitte, Mischverkehr mit Regional-, Fern- und Güterzügen, hinzu kommt veraltete Stellwerkstechnik am Ostbahnhof. Anstatt die mit vergleichsweise geringem Aufwand zu behebbenden Schwachstellen anzugehen, setzen die Bahn und das Land Bayern auf den Bau einer zweiten, milliarden-schweren Tunnelröhre parallel zur bereits bestehenden Stammstrecke.

Der Landtagsabgeordnete Martin Runge (Bündnis 90-Die Grünen) engagiert sich seit Langem gegen das Projekt des 2. S-Bahn-Tunnels und für ein sinnvolles Konzept des Münchner Nahverkehrs. Im vergangenen Monat hat Runge auf einer Pressekonferenz die Argumente zur Ablehnung des Tunnelprojekts nochmals zusammengefasst: Die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen. Andere in Bayern auf der

Agenda stehende Verkehrsprojekte werden durch die einseitige Mittelbindung „kannibalisiert“. Ein großer Teil der Fahrgäste muss sich mit Inbetriebnahme des 2. Tunnels wegen neuer Umsteigezwänge auf längere Fahrzeiten einstellen. Für 11 Stationen auf den Außenästen sieht das neue Betriebskonzept während der Hauptverkehrszeiten morgens und spätnachmittags Taktverlängerungen von 10 auf 15 Minuten vor. Dennoch: Die Bahn und das Land Bayern haben sich, allen Einwänden zum Trotz, für den Bau des 2. Stammstrecken-Tunnels entschieden.

Doch nun zeichnet sich neues Ungemach ab. Der Haltepunkt „Hauptbahnhof“ kann nicht wie geplant gebaut werden. Am Hauptbahnhof muss der neue S-Bahn-Tunnel das Bauwerk der U-Bahnlinien U1/U2 unterfahren. Dessen Sohle liegt in 31 Meter Tiefe. Die Planung der Deutschen Bahn sah zwischen der Sohle des U-Bahn-bauwerks und dem künftigen S-Bahntunnel einen Zwischenraum von 5 Metern vor. Säulenfundamente des U-Bahn-Tunnels hätten nach Planung der Bahn zum neuen Tunnel gar nur einen Abstand von 1,80 Metern. Ingenieure von Bau-firmen, die für das entsprechende Baulos in Frage gekommen wären, sehen diese bautechnisch schwierige Aufgabe als „nicht bzw. kaum machbar bzw. als zu riskant“ an, wie das von den Landtagsgrünen beauftragte Büro Vieregk – Rössler

in seinem zur Pressekonferenz vor-gestellten Gutachten schreibt. Mit anderen Worten: Die Bahn findet für ihre Planung des neuen Haltepunkts „Hauptbahnhof“ keine Bau-firma.

Zur Lösung dieses Problems will die Bahn den Haltepunkt um etwa 110 Meter nach Westen verlegen. Belässt man das neue Zugangsbauwerk, den sogenannten „Nukleus“, an seinem bislang geplanten Platz, entstünde mit der westlichen Verschiebung der Bahnsteige des neuen S-Bahn-Haltepunkts „ein verkehrlich unschöner asymmetrischer Bahnhof mit langen Fußwegen auf den Bahnsteigen, der zu einer un-gleichen Verteilung der Fahrgäste in den S-Bahn-Zügen führen würde“, so das Gutachten. Weiterer Nachteil: Die westliche Bahnsteig-verschiebung führt zum Entfall des ursprünglich vorgesehenen Auf-gangs in die Schützenstraße. Dieser Ausgang sollte zur besseren Anbin-dung des Stachus dienen. Noch eins kommt hinzu: Entfällt der Ausgang zur Schützenstraße, dann müssen die Treppenaufgänge des Nukleus für den Brandfall wesentlich aufge-stockt werden.

Dies wiederum löst zwingend ein neues Brandschutzkonzept aus. Das Büro Vieregk – Rössler hat in einer Studie für den geplanten Tiefbahn-hof am Orleansplatz festgestellt, „dass extrem tief liegende Tunnel-bahnhöfe, die in der bergmänni-schen Bauweise mit engen Bahn-steigtunnels errichtet werden, aus

Sicht des Brandschutzes eigentlich gar nicht genehmigungsfähig sind: So führt die Enge des Tunnels aufgrund der geplanten starken Luftabsaugung zu hohen Windgeschwindigkeiten, die das Feuer anfachen und dazu führen, dass der sogenannte »Bemessungsbrand« deutlich schneller abläuft und schon nach ca. 10 Minuten die stärkste Feuer- und Rauchentwicklung erreicht. Aufgrund der großen Tieflage wird jedoch für die Evakuierung des Bahnhofs eine Zeitspanne von 20 bis 30 Minuten benötigt“.

Erinnern Sie sich noch an die außerordentliche Bürgerversammlung zum 2. S-Bahn-Tunnel im vergangenen Jahr? Seinerzeit zeigte die Bahn den Gästen die Simulation einer Evakuierung, die eher einem geruhsamen Sonntagsspaziergang glich. Auf Proteste aus dem Publikum hin stellte der Versammlungsleiter OB Reiter in Absprache mit der Bahn eine gesonderte Information speziell zum Brandschutz in Aussicht. Die steht noch aus.

Werfen wir nochmals einen Blick auf den Tiefbahnhof des geplanten Tunnels am Orleansplatz. Das zu unterfahrende Bauwerk der U-Bahn (U4/U5) ist mit 20 Metern Länge um ein Drittel schmäler als das U-Bahnbauwerk am Hauptbahnhof. Der Abstand zwischen Tunnelsohle und neuem S-Bahn-Tunnel ist hier mit 6 Metern geplant. Die Rahmenbedingungen einer Unterquerung der U-Bahn mit dem neuen S-Bahn-Tunnel sind also etwas günstiger als am Hauptbahnhof. Dennoch kommt das Büro Vieregk – Rössler zu dem Schluss, dass „der Bereich Ostbahnhof hinsichtlich der bautechnischen Schwierigkeiten dem Hauptbahnhof in nichts“ nachsteht. „Deshalb“, so das Gutachten weiter, „beschäftigt sich die DB AG inzwischen auch in Haidhausen mit einer neuen Lösung“. Demnach könnte die Bahn den neuen Halte-

punkt „Ostbahnhof“ weg vom Orleansplatz auf das bahneigene Gleisfeld rücken. Dies wäre zumindest für diesen Haidhauser Teilbereich eine verträglichere Variante.

Wie geht es weiter? Gewiss ist: Die derzeit veranschlagten 3,8 Milliarden Euro dürften wegen der Umplanungen nicht das letzte Wort sein.

Förderfähig?

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) dient zur Klärung, ob ein Verkehrsprojekt mit öffentlichen Geldern des Bundes und der Länder finanziert werden darf. Der Nutzen muss größer als die Kosten sein. Der Nutzen-Kosten-Wert für den 2. S-Bahn-Tunnel fällt mit 1,05 sehr knapp aus. Fällt der Wert unter 1,00, darf das Projekt weder mit Bundes- noch mit Landesmitteln finanziert werden.

Darauf zu hoffen, dass das Ergebnis einer darauf aufsetzenden neuen NKU das Tunnelprojekt beendet, sei wenig realistisch, gibt Runge zu bedenken. Das Zahlenwerk einer NKU ist vorrangig politisch geprägt. „Wenn es eine ehrliche Nutzen-Kosten-Untersuchung gäbe, dann wäre das Projekt »Zweite Röhre« längst beerdigt worden!“, so Runge. Etwas optimistischer das Büro Vieregk – Rössler, das in diesem Zusammenhang an die Strafanzeige einer Bundestagsabgeordneten der LINKEN gegen die derzeit zu Grunde liegende NKU erinnert. Vor dem Hintergrund der Klage sei zu erwarten, dass für eine erneute NKU ein anderes Planungsbüro beauftragt werde und dieses seriöser zu Werk gehen werde.

Gewiss ist zum zweiten, dass die Bahn wegen ihrer löcherigen Planung eine weitere zeitliche Verzögerung der Inbetriebnahme zu verantworten hat. Vieregk – Rössler

hält einen Baubeginn in 4,5 bis sechs Jahren für möglich. Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wäre dann also erst zwischen Herbst 2030 und Frühjahr 2032 zu rechnen.

Die Planungsfehler der Bahn nähren Zweifel an der Solidität des Projekts. Kritiker sehen sich bestätigt. Und die Protagonisten des Projekts – lassen sie sich beeindruckten? Zeigen sie am Ende gar Einsicht und beenden das Tunnelprojekt?

Es gilt jetzt, auf eine seriöse Einhaltung des planerischen Prozederes zu bestehen. Vielleicht gelingt es, den Münchner Stadtrat und die Verwaltung stärker für eine kritische Betrachtung des Tunnelprojekts zu gewinnen. Vielleicht bringt nach den Landtagswahlen die Politik den Mut auf, dieses Projekt schnellstmöglich zu begraben und die längst bekannten Maßnahmen anzugehen, die kurzfristig Entspannung für den S-Bahn-Betrieb und damit für die Nutzer des Münchner Nahverkehrs bringen.

anb