



Verkehrsminister will im Spätsommer endgültige Entscheidung treffen

## Neue Route im Untergrund

Freistaat entwickelt alternative Streckenführung für den zweiten S-Bahn-Tunnel – Grüne kritisieren „Gestopsel“

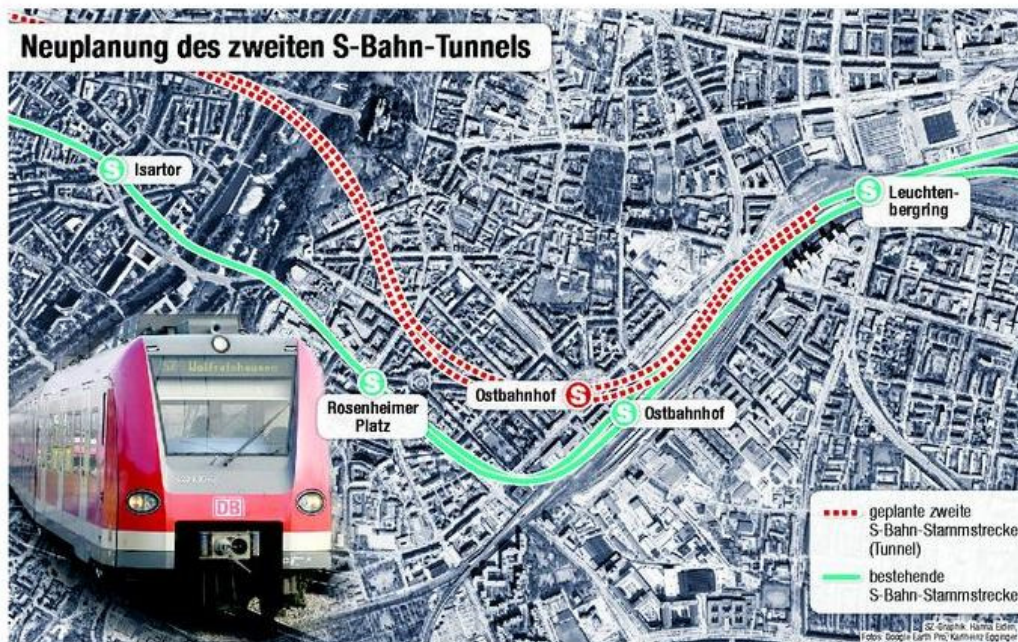
Von Dominik Hutter

Und wieder wird alles anders: Um die Planungen für die zweite S-Bahn-Stammstrecke und die Flughafenanbindung in Einklang zu bringen, tüfteln Experten von Bahn und Freistaat an einer neuen Streckenführung unter den Straßen Haidhausens. Die Alternativüberlegungen, so betont Verkehrsminister Martin Zeil (FDP), seien für eine „sachgerechte Entscheidung“ erforderlich. Falls der Airportexpress über den Osten geführt werde, müsse er sinnvollerweise durch die zweite Röhre rollen und einen Zwischenstopp am Ostbahnhof einlegen. Beides gleichzeitig war nach den bisherigen Planungen nicht möglich. Der neue Vorschlag soll am Dienstag im bayerischen Kabinett diskutiert werden.

Bislang war vorgesehen, dass sich die zweite S-Bahn-Röhre in Haidhausen gabelt: Ein Ast sollte zum Ostbahnhof, der andere direkt zum Leuchtenberggring führen. Problem dabei: Die Züge auf der S-8-Strecke gen Flughafen hätten den Ostbahnhof umfahren – was der Bedeutung dieses Verkehrsknotens nicht gerecht wird. Wäre der Transrapid gebaut worden, hätten die Planer diesen Makel hingenommen, da die Flughafen-S-Bahnen dann weniger Bedeutung gehabt hätten. Nun aber stehen die Gleise von S 1 und S 8 wieder im Mittelpunkt der Überlegungen.

Die neuen Pläne sehen nach Angaben des Ministeriums nur noch einen Tunnelast vor. Er verläuft südlich des Maximilianeums, schwenkt dann in Richtung Südosten ab und vollzieht nahe der Ecke Keller-/Metzstraße einen Linksbogen zum Orleansplatz (siehe Graphik). Am Ostbahnhof, teilweise auf Höhe Weißenburger Straße, soll ein Haltepunkt in 36 Metern Tiefe entstehen – unterhalb des bestehenden U-Bahnhofs. Anschließend führt der Tunnel unter den großen Gleisanlagen zur Unterführung Bergam-Laim-Straße und taucht kurz vor dem Leuchtenberggring wieder auf. Was freilich bedeutet: Anders als bei den bisherigen Planungen müssten die S-Bahn-Linien S 5 und S 6 weiterhin am Ostbahnhof wenden, eine Direktverbindung Richtung Giesing ist nicht mehr vorgesehen. Der Verzicht auf die zeitraubende und störanfällige Prozedur galt ursprünglich als einer der Hauptvorteile der Tunnelösung im Vergleich zum Südring.

Zwar liegt derzeit nur eine grobe Wirtschaftlichkeitsrechnung für die neue Va-



riante vor. Zeil rechnet aber mit einem „deutlich positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis“. Der Minister will bis zum Spätsommer die abschließende Entscheidung sowohl über die zweite Stammstrecke als auch die Flughafenanbindung treffen. Beides müsse „optimal miteinander verknüpft“ werden. Mit diesem Zeitplan könne die S-Bahn-Röhre zu eventuellen Olympischen Winterspielen im Jahr 2018 zur Verfügung stehen. Bisher war von einer schrittweisen Fertigstellung zwischen 2017 und 2020 die Rede.

Bei den Grünen in Landtag und Stadtrat stieß die erneute Umplanung auf Kritik. Der Landtagsabgeordnete Martin Runge bezeichnete das Jahre währende Hin und Her um die Röhre als „grandiosen Dilettantismus“ – zumal der Freistaat erst im Februar die Realisierung „beider Baustufen“, gemeint sind die Tunneläste gen Ostbahnhof und Leuchtenberggring, als unabdingbar bezeichnet hatte. Laut Stadträtin Sabine Nallinger betreibt der Freistaat „Gestopsel“.

Quelle: Süddeutsche Zeitung  
Nr.66, Freitag, den 20. März 2009, Seite 38

Fenster schließen