

Artikel publiziert am: 07.12.10

Datum: 08.12.2010 - 12.52 Uhr

Quelle: <http://www.tz-online.de/aktuelles/muenchen/s-bahn-contra-stammstrecke-tz-1038276.html>

## S-Bahn: Pro und Contra zur 2. Stammstrecke

**München - Der Prozess um den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke hat begonnen. Im tz-Schlagabtausch gibt es alle Pros zum Contras zum 2-Milliarden-Euro-Projekt.**



© Haag

Der große Plan für den zweiten S-Bahn-Tunnel: Die zweite Stammstrecke soll östlich von Laim in den Untergrund abtauchen und im ersten Bauabschnitt östlich des Ostbahnhofs wieder ans Tageslicht kommen. Die S-Bahnen sollen dazwischen nur noch am Hauptbahnhof und am Marienhof halten

### Sind Sie für oder gegen den Bau der zweiten Stammstrecke?

- Ich bin dafür. Immer mehr Menschen wollen in die Innenstadt. Deshalb muss zur Entlastung eine zweite Röhre gegraben werden.
- Ich bin dagegen. Die Baukosten sind gigantisch, die zweite Stammstrecke bietet viel zu wenige Haltstelle. Der Ausbau des oberirdischen Südrings wäre sinnvoller.
- Ich habe mir darüber noch keine Meinung gebildet.

[Abschicken](#)

Tag 1 im Prozess gegen die Mega-Baustelle für den 2. S-Bahnröhre am Marienhof: Zwölf prominente Anlieger und renommierte Geschäftsleute . unter anderem Prinz Albert von Thurn und Taxis und Bar-Legende Charles Schumann . haben vor dem Verwaltungsgerichtshof Klage eingereicht. Sie haben Angst vor sechs Jahren Dreck und Lärm, wenn hinter dem Rathaus 40 Meter in die Tiefe gebuddelt wird. Für die Bahn-Bosse, OB Christian Ude, die Mehrheit in Rathaus und Landtag ist die 2. Stammstrecke unerlässlich, um die Stadt verkehrstechnisch fit zu machen für die Zukunft. Dennoch schwebt in Zeiten der Bürgerproteste über allem die Angst vor einem neuen sStuttgart 21!%

Schon zum Auftakt des ersten Prozesses um den zweiten S-Bahn-Tunnel wurde klar: Es wird eine unendliche Geschichte mit vielen, vielen Prozessen werden. Bei der am Dienstagmorgen erörterten Frage um den Lärmschutz für die Marienhof-Anrainer vor dem Verwaltungsgerichtshof flogen die Fetzen. Rechtsanwalt Dr. Wolfgang Leitner, der elf betroffene Geschäftsleute (darunter Prinz Albert von Thurn und Taxis) vertritt, warnte die Planer vom Eisenbahn-Bundesamt: sWenn Sie so weitermachen wie bisher, werden wir Zustände bekommen wie mit Stuttgart 21!%

Man kämpfe nicht gegen die neue S-Bahn-Strecke, betonte Leitner. Den Planern wirft er aber schlechte Arbeit vor: sDer Planfeststellungsbeschluss ist dringend korrekturbedürftig.%Auf die von Lärm und Staub betroffenen Anrainer während der mindestens fünfjährigen Bauphase habe man zu wenig Rücksicht genommen: sDas Maß des Zumutbaren wird überschritten.%

Beim 22. Senat des VGH findet er offene Ohren. Die Baumaßnahmen, so Vorsitzender Richter Dr. Rainer Schenk, sgreifen in rechtlich geschützte Interessen der Anlieger ein%Er sprach auch eine Entschädigung für die betroffenen Geschäftsleute an, die voraussichtlich unter Ertragseinbußen zu leiden hätten. Das Konzept müsse wohl verbessert werden.

Das wird allerdings von den Vertretern des Eisenbahnbundesamts (EBA) als Genehmigungsbehörde und von der Bahn vehement bestritten. sDas Lärmschutzkonzept ist ausreichend%so EBA-Vertreterin Dr. Delia Gronemeyer. sEs sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.%Ansprüche auf Schadenersatz hätten die Betroffenen daher nicht. Und wenn die Betroffenen nicht zufrieden seien, könnten sie ja vor einem Zivilgericht klagen, so ein Vertreter der Landesrechtsanwaltschaft, der jedoch bezweifelte, dass die Kausalität zwischen Baulärm und Dreck sowie ausbleibender Kundschaft nachweisbar sei. Der Bahn-Anwalt sprach sogar von einer sOptimierung des Schutzes der Anrainer%Auf der Klägerseite rief dies Gelächter hervor. Leitner empört: sch sehe nicht den geringsten Ansatz einer Problembewältigung.%Im Sommer hätten die Geschäfte üblicherweise ihre Türen immer geöffnet, was während der Bauphase nicht möglich sei. Weiteres Problem: Unzählige Schwerlastwagen müssten durch die Diederichsstraße fahren. sNa und%heißt es von Seiten der Planer, sdie Straße ist breit genug.%Der Prozess geht am Mittwoch weiter.

## Der Schlagabtausch: Pro und Contra zur 2. Stammstrecke:

### PRO: Ohne zweite Röhre keine Verbesserungen im Netz

1. Die zweite Röhre erleichtert den Pendlern das Leben und verbessert die Umwelt in der Region - sagt etwa OB Christian Ude.
2. Die S-Bahn-Stammstrecke ist die am stärksten befahrene Eisenbahnstrecke Deutschlands. Die Kapazitätsgrenze ist erreicht. sDie 2. S-Bahn-Stammstrecke bildet die entscheidende Voraussetzung für eine zukunftsgerechte Gestaltung und Entwicklung des Bahnknotens Münchens. Ohne den zweiten S-Bahn-Tunnel wird es langfristig keine Verbesserungen im Bahnknoten München geben%sagt Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Bahn für Bayern.
3. Die S-Bahn braucht eine Bypass-Strecke bei Störungen.
4. Die Masse der S-Bahn-Fahrgäste will in die Innenstadt und nicht auf den Südring, das haben Untersuchungen ergeben.
5. Die zweite Röhre ist Voraussetzung für das geplante Express-S-Bahn-Konzept.
6. Durch die zweite Röhre können auch Regional-S-Bahnen nach Augsburg zum Airport (süberregionaler Flughafenexpress ÜFEX) oder von Weilheim nach Rosenheim fahren.
7. Immer mehr Menschen werden ins Umland ziehen. In Zukunft wird der MVV bis Landsberg oder Landshut erweitert. Für die zusätzlichen Fahrgäste braucht es mehr Züge.



© fkn

Klaus-Dieter Josel befürwortet die zweite S-Bahn-Röhre.

8. Die zweite Röhre ist kostengünstiger als der Südringausbau.

9. Die Umplanungen und der Ausbau des Südrings statt der zweiten Röhre würden Verbesserungen um acht bis zehn Jahre verbessern.

10. Falls München den Zuschlag für die olympischen Spiele erhält, braucht sie den zweiten Tunnel unbedingt: Mit großen Anstrengungen könnte er bis dahin fertig werden.

*K.H. Dix*

### **Contra: Schlechterer Takt, öfter umsteigen & zu unsicher**

Zu teuer, zu unpraktisch, zu unsicher. Dr. Martin Runge, Verkehrsexperte der Grünen im Landtag, sieht die zweite S-Bahn-Röhre kritisch. Das sind seine Argumente gegen die aktuellen Tunnel-Pläne:

Der Nutzen des Projekts steht in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Kosten. Das Geld fehlt für andere wichtige Projekte wie die Beseitigung des Engpasses am Westkopf Pasing und den Ausbau noch eingleisiger Strecken.

Nach offizieller Schätzung kostet das Projekt zwei Milliarden Euro. Das Projekt sei schöngerechnet: sWeitere Kostensteigerungen liegen auf der Hand.%

Die geplante Strecke hat zu wenig Halte- und damit Verknüpfungspunkte. Die Züge fahren unter der Donnersbergerbrücke, dem Stachus und dem Rosenheimer Platz einfach durch. Damit werden viele Fahrgäste gezwungen, häufiger umzusteigen.

Für 20 Stationen käme es zu Taktverschlechterungen: vom Zehn- auf den 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit, bzw. von 20 auf 30 Minuten am Abend.

Brandschutz- und Rettungskonzept weisen gravierende Mängel auf. Flucht- und Rettungswege seien absurd konzipiert: sDer Abstand von Rettungsschacht zu Rettungsschacht ist mit bis zu 600 Metern, in einem Fall sogar 641 Metern, viel zu lang. Im Fall eines Brandes droht ein Verrauchen der Schächte, weil Schleusen und Rettungsräume fehlen%kritisiert Runge.

Die Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig, fehlerhaft und teilweise auch widersprüchlich. Der mögliche Bau des Südastes Richtung Giesing ist zwar benannt, Maßnahmen zu Weiterbau seien aber nicht dargestellt.

*Eberhard Unfried*



© Schlaf  
Grünen-MdL Martin Runge kritisiert die Tunnel-Pläne.

### **Fotostrecken aus München**

Bayern | 0



Pressefotos Bayern 2010: Die Sieger

München Süd | 0



München: 400 Liter Heizöl ausgelaufen

Innenstadt | 1 | 8



Hooligan-Alarm am Hauptbahnhof