

## Was bisher geschah

Schon seit 20 Jahren existieren Überlegungen und Pläne, im Münchner S-Bahn-Netz eine Entlastung für die Stammstrecke zu finden. In dem so genannten Abschnitt zwischen Laim/Hackerbrücke und Ostbahnhof laufen alle sieben Linien auf einer zweigleisigen Verbindung zusammen. Störungen in diesem Abschnitt führen unweigerlich zu Verspätungen im ganzen Netz. Außerdem ist eine Einführung des 10-Minuten-Takts nicht möglich, da dazu in der Stunde 42 Züge das Nadelöhr passieren müssten, möglich sind aber nur 33 pro Stunde.

Als Lösung präsentierte die DB einen neun Kilometer langen Tunnel, der von der Hackerbrücke leicht nördlich versetzt zur Stammstrecke zum Ostbahnhof führt, wobei ein Ast noch vor dem Ostbahnhof zur Haltestelle Leuchtenbergring einschwenkt. Diesem Konzept stimmte der Münchner Stadtrat 2001 auch zu. Je weiter die Detailplanung gedieh, desto mehr wurde es Haidhauser Bewohnern bewusst, dass sich in ihrem Viertel über 12 Jahre hinweg eine Baugrube an die andere reihen würde. Als Proteste der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel über die geplant offene Bauweise in der Kirchenstraße stark answollen, änderte die DB die Trasse im Dezember 2007 geringfügig. Unterm Strich sind die zu erwartenden Belastungen für Haidhausen nicht geringer geworden. Offene Baustel-

len auf der Kobellwiese (südlich des Maximilianeums), am Johannisplatz, auf dem Bordeauxplatz, in der Orleansstr. nördlich des alten Postgebäudes und auf dem Orleansplatz selbst versprechen für die Bauzeit von 2009 bis 2022 Lärm, Dreck, Verlust von Grün- und Erholungsflächen, mehrere hundert LKWs zum Abtransport des Aushubs täglich und somit große Behinderungen für Anwohner und Geschäftsleute. Pleiten und massiver Wegzug von Bewohnern wären die logische Folge. Nicht zuletzt drohen durch den geologisch instabilen Aufbau des Isarhochufers (Schotter) erhebliche Gebäudeschäden, die außergewöhnliche Tunneltiefe (40 Meter) wirft große Sicherheitsfragen bei Unfällen auf. Doch nicht nur die lokalen Auswirkungen beim Bau, sondern die konzeptionellen Schwächen dieses Großprojekts rufen immer mehr Kritiker auf den Plan. So sind die lediglich zwei Haltestellen am Hauptbahnhof und am Marienhof keine wirkliche Alternative zu den vielen Zustiegsmöglichkeiten der Stammstrecke. Fahrgäste würden somit gezwungen, öfter umzusteigen, Fahrzeiten sich verlängern.

Völlig fragwürdig wird der S-Bahn-Tunnel im Vergleich zu einem Alternativprojekt, dem sogenannten Südring. Hierbei handelt es sich um die bereits bestehende Trasse, auf der alle Züge, die den Münchner Hauptbahnhof in südli-

cher oder östlicher Richtung verlassen, fahren und dabei Heimeranplatz, Poccistraße, Kolombusplatz und Ostbahnhof passieren. Während seriöse Schätzungen die Baukosten (Freistaat Bayern 40 Prozent, Bund 60 Prozent, Mittel für Nahverkehr) für den Tunnel mit 2,5 Milliarden Euro ansetzen, würde der S-Bahn-gerechte Ausbau des Südrings laut Planungsbüro Vierregg-Rößler gerade einmal 340 Millionen Euro benötigen. Mit dem eingesparten Geld wäre es möglich, auch in die teilweise immer noch einspurigen Außenbereiche des S-Bahn-Netzes zu investieren, die unterm Strich für mehr Verspätungen im Streckennetz verantwortlich sind, als das Nadelöhr Stammstrecke. Auch bei der Bauzeit hat der Südring die Nase vorn. So rechnet die Sachverständigengruppe Baumgartner/Kantke/Schwarz mit einer Inbetriebnahme des Südrings für Ende 2015 - der Tunnel würde Schätzungen zufolge erst 2020 oder 2022 fertig sein. Über die Frage, warum die Bahn sich bereits 2001 vom Konzept Südring verabschiedet hat, wird indes spekuliert. So behaupten manche Kritiker, eine Immobilien-Tochtergesellschaft der DB möchte an der Trasse des Südrings eine Reihe von Bauprojekten realisieren, die durch einen Ausbau des S-Bahn-Verkehrs behindert würden.