

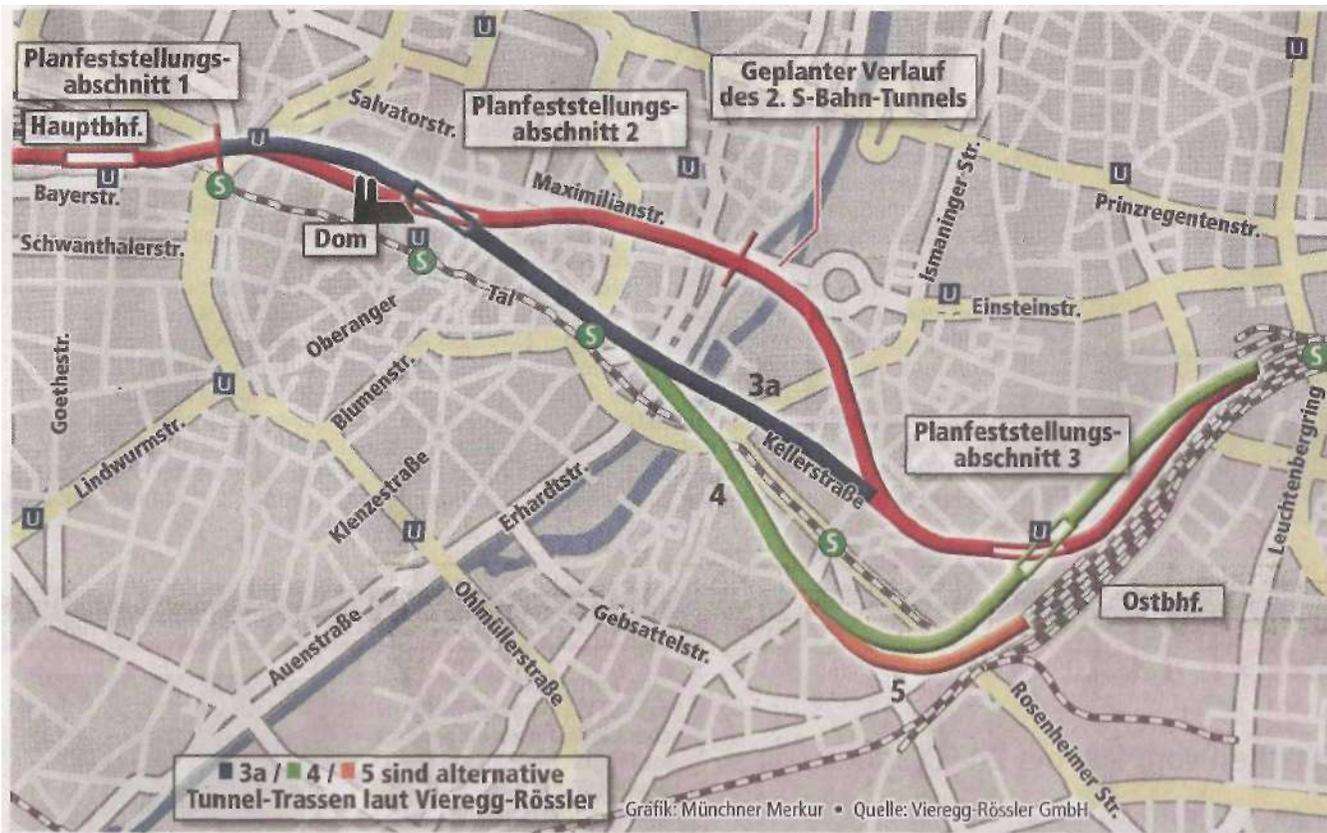
Bürgerinitiative: S-Bahn-Tunnel ist ein Schildbürgerstreich

Gegner kritisieren, dass die zweite Röhre in Schlangenlinien durch die Stadt führt - Alternativen, so heißt es, könnten auch den Dom schützen

Es ist in den vergangenen Tagen noch einmal viel Post eingetroffen bei der Regierung von Oberbayern. Am Mittwoch nämlich endete die Einspruchsfrist für eines der umstrittensten Bauvorhaben in München: den Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels, Planfeststellungsabschnitt 3 in Haidhausen. 622 Einwendungen zählten die Mitarbeiter der Behörde bis gestern. Ein paar hundert seien aber noch gar nicht erfasst, sagt eine Sprecherin. Im Planungsreferat ist von weiteren rund 300 Einwendungen die Rede.

Dass der Protest vor allem aus dem betroffenen Stadtteil kommt, ist klar. Erst vor zwei Wochen gingen in Haidhausen rund 900 Menschen auf die Straße, um gegen das Projekt zu demonstrieren. Die dortige Bürgerinitiative jedenfalls lässt nicht locker und stellt nach Jahren des Planens und Umplanens noch einmal eine Grundsatzfrage: Warum verläuft der zweite S-Bahn-Tunnel in Schlangenlinie durch die Stadt? „Das ist doch ein Schildbürgerstreich“, schimpft Walter Heldmann, der Sprecher der Initiative.

Freilich weiß Heldmann, wie es zu der Schlangenführung kam. Ursprünglich waren in der Maximilianstraße und am Max-Weber-Platz Haltestellen geplant, die wegen zu hoher



Kosten aber gestrichen wurden. In Haidhausen musste derweil zweimal umgeplant werden. Im dritten Entwurf verläuft die Strecke viel weiter südlich. Weil aber die Planungen westlich der Isar schon fortgeschritten waren, hielt die Bahn daran fest. Jetzt sollen die S-Bahnen Kurven fahren.

Das Verkehrsplanungsbüro Vieregge-Rössler, das schon für die Gegner des Transrapsids und des Bahnhofprojekts Stuttgart 21-tätig war, hat nun im Auftrag der Haidhauser Bürgerinitiative drei Alternativen aufgezeigt (siehe Grafik). Die naheliegendste Variante wäre die kürzeste Trasse, meint

Geschäftsführer Karlheinz Rössler. Er nennt sie 3a. Variante 5 habe indes den Vorteil, dass am Ostbahnhof kein neuer unterirdischer Bahnhof gebaut werden müsste. Deshalb, so Rössler, seien beide Alternativen wohl auch billiger als die Lösung von Bahn und Freistaat. Aktuell stehen hier Kos-

ten von zwei Milliarden Euro im Raum.

Der Vorschlag von Vieregge-Rössler soll noch einen Vorteil mit sich bringen. „Wir würden nicht mehr so nahe am Dom vorbeischnappen“, sagt Rössler. Der neue Tunnel in 40 Metern Tiefe werde nämlich bis auf 9,50 Meter an den Nord-

turm des Doms heranrücken. Kritiker befürchten, das Bauwerk könnte Schaden nehmen. Das Erzbischöfliche Ordinariat hatte indes keine grundsätzlichen Einwände.

Eines ist aber klar: Würden die Pläne von Vieregge-Rössler realisiert, müsste man sich verabschieden von der Idee, einen zweiten Tunnelast in Richtung Giesing zu graben, der an den Maximiliansanlagen abzweigt. Kritiker aber zweifeln ohnehin, dass der je gebaut wird. „Technisch und finanziell nicht baubar“, meint CSU-Stadtrat Georg Kronawitter.

Das Verkehrsministerium hält indes an seinen Plänen fest. Haidhausen 3 habe sich als „beste Variante herauskristallisiert“ sagte eine Sprecherin. Das Ministerium „sieht aktuell keinen Anlass für eine Änderung dieser Planung“. Die Bahn wolle noch im Jahr 2011 mit den ersten Baumaßnahmen für die zweite Stammstrecke beginnen.

Abgeschlossen ist die Gesamtplanung aber nicht. Für den Abschnitt 1 westlich des Stachus wird das Planfeststellungsverfahren nochmals aufgerollt. Ab Montag sind die Pläne einzusehen. Für den Abschnitt 2 liegen Klagen vor. Auch in Haidhausen hat die Bürgerinitiative angekündigt, vor Gericht zu ziehen.

MATTHIAS KRISTLBAUER