

Zweite Stammstrecke

Schock-Gutachten: Noch sechs Jahre länger S-Bahn-Chaos?

Annika Schall, 21.06.2018 - 19:28 Uhr



Volle Züge und chaotische Szenen könnte es auf der Stammstrecke noch länger geben. *Foto: Nicolas Armer/dpa*

Die Grünen im Landtag präsentieren ein Gutachten zu den Umplanungen am Hauptbahnhof - und stellen das Projekt erneut in Frage.

München - Technischer Defekt, Signalstörung, geänderte Linienführung: Gestern wurde den S-Bahn-Fahrgästen wieder das volle Programm der Stammstrecken-Ärgernisse geboten. Dem beinahe täglichen Pendler-Unglück abhelfen soll **schon 2026 die zweite Stammstrecke**. Doch zumindest die Grünen im Landtag bezweifeln, dass das wirklich gelingt.

Denn die Partei hat ein Gutachten veröffentlicht, das den Zeitplan in Frage stellt. Erstellt wurde es vom Beratungsbüro Vieregk und Rössler - und dessen Experten kommen zu dem Schluss: Selbst wenn ab jetzt alles glatt läuft, wird die Röhre womöglich erst 2032 fertig.

Grund für die vermuteten Verzögerung sind kürzliche Plananpassungen beim Hauptbahnhof.

Dabei muss der S-Bahn-Halt um 80 Meter nach Westen verschoben werden - inklusive geänderter Wegeführung.

Aus Sicht von Vieregg und Rössler müssen diese Umplanungen durch eine Änderung des Planfeststellungsverfahrens noch einmal genehmigt werden, unter Umständen wäre sogar ein völlig neues Planfeststellungsverfahren nötig - und das braucht Zeit.

"Krachende Planungsfehler" bei der Zweiten Stammstrecke?

Für den Grünen-Abgeordneten Martin Runge belegt das "krachende Planungsfehler" bei der Stammstrecke. Zumal Vieregg und Rössler die Möglichkeit für weitere zeit- und kostenintensive Umplanungen etwa am Ostbahnhof sehen.

Zum Ostbahnhof hatte Runge im Landtag kürzlich eine Anfrage gestellt - doch das Verkehrsministerium winkte ab. Es gehe von einer "planfestgestellten Trasse aus", hieß es. Runge glaubt das nicht: "Die Staatsregierung versucht, das Problem zu verniedlichen."

Die Bahn teilte mit, bei den Änderungen am Hauptbahnhof handele es sich nicht um Umplanungen, sondern um "Optimierungen". Eine Sprecherin erläutert: "Wir sind dabei, den Bau der Station so anzupassen, dass sie kompakter und mit vereinfachter Bauweise gebaut werden kann. Dies dient einer wirtschaftlicheren Bauweise und trägt dazu bei, Zeit und Kosten zu sparen." Ob es auch anderswo zu Änderungen komme, stehe noch nicht fest. Am Start 2026 hält die Bahn fest.

Kosten-Nutzen-Faktor. Scheitert nun das ganze Projekt?

Unterdessen wirft das Gutachten aber auch die Frage auf, ob die zweite Stammstrecke überhaupt gebaut werden kann. Gutachter Martin Vieregg sieht zwei "Damoklesschwerter": zum Einen die standardisierte Bewertung. Ein Verfahren, das den Kosten-Nutzen-Wert von Projekten im öffentlichen Nahverkehr ermittelt. Das bezieht auch Fußwege mit ein, und fiel nur knapp zugunsten der Röhre aus. Durch die Umplanung, glaubt Vieregg, könnten längere Wege nun zum Zünglein an der Waage werden - zu Ungunsten des Projektes. Denn stimmt der Kosten-Nutzen-Faktor nicht mehr, dürfen Bund und Land das eingeplante Geld nicht mehr investieren.

Zum Anderen, so Vieregg, erfordern die Umbauten ein neues Brandschutzkonzept. Er bezweifelt, dass der Bau nach neuen Erkenntnissen überhaupt genehmigungsfähig ist.