



## Grüne kritisieren S-Bahn-Pläne

### Bauzeit für die zweite Stammstrecke dauert zu lang

Die kürzlich von Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) vorgestellte Umplanung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ist nach Einschätzung der Landtags-Grünen alles andere als überzeugend ausgefallen. Angesichts des einst von Müllers Amtsvorgänger Otto Wiesheu (CSU) angekündigten Fertigstellungstermins 2010 sei das nun anvisierte Eröffnungsjahr 2016, für den Streckenast zum Ostbahnhof gar 2020, nicht akzeptabel, kritisierte der grüne Abgeordnete Martin Runge. So lange dürfe man die Fahrgäste der S-Bahn nicht auf Verbesserungen warten lassen. Zumal nicht erkennbar sei, warum die Bauzeit von einst fünf auf nunmehr sieben, für die zweite Stufe sogar auf elf Jahre angestiegen sei.

Obendrein seien die neuen Pläne offenkundig "aus dem hohlen Bauch heraus" entstanden und entsprechend wenig fundiert. Runge kann jedenfalls nicht nachvollziehen, wie es möglich sein soll, die Kosten trotz eines zusätzlichen Tunnelbahnhofs von einst 1,85 auf nun 1,6 Milliarden Euro zu senken. Und dass angesichts der durchaus gravierenden Veränderungen, die eine teilweise Wiederholung des Genehmigungsverfahrens erforderlich machen, schon im Jahr 2009 die ersten Bagger anrücken können, hält der Grünen-Politiker für äußerst unrealistisch.

Wie berichtet, hat das Bayerische Verkehrsministerium die Streckenführung der geplanten zweiten Stammstrecke östlich der Isar noch einmal neu geplant. Statt auf Höhe Kirchenstraße verlaufen die Tunneläste nun weiter südlich, etwa im Bereich Wörthstraße/Bordeauxplatz und Hypopark, und führen nun sehr viel direkter auf den Ostbahnhof zu. Der dortige Stopp wird neuerdings als Tiefbahnhof geplant, die einst vorgesehene oberirdische Einfädelung der Züge ist vom Tisch. Mit der Umplanung ist laut Ministerin Müller eine Einsparung von rund 150 Millionen Euro verbunden - genug, um die geforderte Wirtschaftlichkeitsrechnung und damit die Anforderung für Zuschüsse des Bundes zu bestehen.

Müller weist die Anschuldigungen Runges denn auch energisch zurück. Die verlängerte Bauzeit sei das Ergebnis der vertieften Planung. Man habe eben zu Beginn noch nicht genau gewusst, wie lange es dauern würde. Zumal seitdem Änderungen wie etwa das großzügige Zugangsbauwerk "Nukleus" am Hauptbahnhof oder die komplett unterirdische Bauweise dazugekommen seien. Letztere sei zwar zeitintensiver, dafür aber auch preisgünstiger als die einst vorgesehene, bei den Anwohnern berüchtigte offene Baugrube in der Kirchenstraße. Die Planung sei keineswegs unausgegoren, sondern vielmehr sehr viel genauer als noch vor einigen Jahren.

Am meisten eingespart wird allerdings Müller zufolge nicht beim Tunnel selbst, sondern beim Drumherum, den sogenannten "netzergänzenden Maßnahmen". Dazu zählten Überholgleise und Signalanlagen, die nach genauerem Hinsehen als entbehrlich betrachtet werden. Den dicksten Brocken macht freilich ein Rechenrick aus: Das elektronische Stellwerk am Leuchtenbergring, einst Bestandteil des großen S-Bahn-Pakets, wird zwar gebaut, aber nicht mehr der Stammstrecke zugerechnet. Die Finanzierung läuft über separate Töpfe.

Fenster schließen ❏