

MÜNCHEN

Anlieger-Geschäfte fordern „bergmännischen Ausbau“ des Marienhofs

Eine Klage bedroht die neue S-Bahn-Röhre

„City Partner“ wehren sich gegen 90 000 Lkw-Fuhren - Regierung von Oberbayern muss entscheiden

Von Dominik Hutter

Der neue S-Bahnhof am Marienhof soll nicht über eine offene Baugrube, sondern bergmännisch errichtet werden. Diese Forderung erheben, die Innenstadt-Geschäftsleute im laufenden Planungsverfahren - auch eine Klage ist nicht ausgeschlossen- Bei der Bahn werden derlei Wünsche mit Sorge betrachtet: Denn höhere Kosten könnten das gesamte Projekt zu Fall bringen.

Nach den derzeitigen Planungen der Bahn steht vor der lang ersehnten zweiten S-Bahn-Stammstrecke die wohl größte Baugrube des Landes: ein,40 Meter tiefes Loch, in das dann im Laufe der Jahre eine Station hineinbetoniert wird. Der doch recht umfangreiche Aushub würde per Lastwagen abtransportiert - auf geschätzten 90 000 Touren, wie Wolfgang Fischer erläutert. Der Geschäftsführer des Vereins „City Partner“ bangt nun um die Läden der Innenstadt, die ein fünfjäh-

riges Staub-und-Lärm-Chaos wohl nicht ohne Pleitewelle überstünden. Sein Lösungsvorschlag: Die Station soll anwohnerfreundlich unterirdisch entstehen - entweder bergmännisch oder über die so genannte Deckelbauweise, bei der die Arbeiten von oben nach unten im Schütze einer bereits betonierten Oberdecke abgewickelt werden. „Bei der U-Bahn gibt es ausreichend Beispiele für diese Baumethoden“, versichert Fischer. Mit seinem Konzept, das der Verein „City-Partner“ offiziell als Einwand ins Planfeststellungsverfahren eingebracht hat, soll auch gleich das Lkw-Problem gelöst werden. Denn statt der vorgeschlagenen Brummi-Routen über Promenadeplatz/Maffeistraße sowie Dienerstraße, die die „City-Partner“ allesamt ablehnen, könnte doch der Aushub unsichtbar und lärmfrei per Zug durch den bereits fertiggestellten Streckentunnel abtransportiert werden. Bei dessen Bau ist ohnehin vorgesehen, den Schutt einfach „nach hinten“ durchzureichen.

Die Einwände der Geschäftsleute, die bereits eine Rechtsanwaltskanzlei eingeschaltet haben, müssen nun von der Regierung von Oberbayern geprüft werden. Fischer schätzt, dass sich die Fertigstellung der Strecke maximal um ein Jahr verzögern könnte. Eine gewisse Verschiebung wäre den Geschäftsleuten aber ohnehin ganz recht, da der anvisierte Baubeginn im Herbst 2006 das Weihnachtsgeschäft beeinträchtigen könnte.

Zunächst will man in konstruktive Gespräche mit der Bahn treten - allerdings mit einigen Druckmitteln in der Hinterhand. Denn bewege sich die Bahn nicht auf die Innenstadt-Anlieger zu, drohen verzögernde Einsprüche ebenso wie kostspielige Entschädigungsforderungen. Die Klage, die *ultima ratio*, könnte nach Einschätzung von Anwalt Herbert Kaltenecker das Projekt um bis zu drei Jahre verzögern. Das allerdings sei nicht das Ziel. Schließlich erhofften sich auch die City-Läden Positives von einer neuen Schnellstrecke durch die Innenstadt.

Eben die, das gibt Bahn-Sprecher Horst Staimer zu bedenken, könnte aber durch solche Forderungen ernsthaft gefährdet werden. Denn eine unterirdische Bauweise am Marienhof- mit ähnlichen Forderungen ist auch aus der Haidhauser Kirchenstraße zu rechnen - verzögere die Fertigstellung ganz erheblich. Staimer tippt auf mindestens zwei Jahre - ganz zu schweigen davon, dass dann am Marienhof erst begonnen werden kann, wenn der Tunnel schon fertiggestellt ist. Dies alles jedoch erhöhe die Kosten erheblich, und das könnte dem Projekt in der vorgeschriebenen Kosten-Nutzen-Analyse das Genick brechen.

Die ist mit 1,08 ohnehin schon sehr knapp ausgefallen. Der Wert bedeutet, dass für jeden investierten Euro 1,08 Euro volkswirtschaftlichen Nutzens herauspringen. Gerät diese Zahl unter eins, fallen zwangsläufig die staatlichen Zuschüsse weg. Das wäre, da gibt es keinen Zweifel, das Ende der zweiten S-Bahn-Stammstrecke.