Geteilte Meinung Pendler und Politiker erhoffen sich von der zweiten Stammstrecke eine spürbare Verbesserung der Nahverkehrsprobleme in der Region. Viele Menschen aber sehen das Milliardenprojekt äußerst kritisch und würden es am liebsten doch noch verhindern. Die SZ hat Gegner und Befürworter des Tunnels befragt

Schneller zum Umsteigen in die Stadt

Der Tag beginnt für **Markus Libal** mit 56 Minuten S-Bahn-Fahren. Jeden Morgen um 6.12 Uhr pendelt er von Maisach (Landkreis Fürstenfeldbruck) nach Neuperlach Süd, wo er in der Zentrale der AOK Bayern arbeitet. Der 48-Jährige ist überzeugter S-Bahn-Nutzer, denn „mit dem Auto bräuchte ich abends nach Hau-

DAS GROSSE GRABEN

Münchens neuer S-Bahntunnel
SZ-Serie (Folge 2)

se leicht eineinhalb Stunden". Wenn es auf seiner langen Strecke zu Störungen kommt, braucht er diese Zeit aber auch mit der S-Bahn. Das könnte sich mit dem Tunnel ändern: Das Betriebskonzept sieht Express-S-Bahnen für das Umland vor. Mit der könnte Libal deutlich schneller von Maisach zum Ostbahnhof und von dort nach Neuperlach kommen. KC

Das Angebot muss deutlich besser werden

Der Ebersberger Landrat **Robert Niedergesäß** ist seit drei Jahren Sprecher der Landkreise im MVV – und seitdem zum Tüftler geworden. „Das Nahverkehrs-Angebot muss deutlich besser werden", sagt er und weiß, dass es dazu viele kleine Maßnahmen braucht: hier einen Zug mehr, dort einen Tausch der Linien, dazu mehr Busse, mehr Umsteigepunkte und vieles mehr. Doch es brauche eben auch die eine große Maßnahme: den Bau des Tunnels. Welche Linien dort dann wie verkehren, will der Landrat nicht Bahn und Freistaat allein überlassen. „Wir brauchen ein Mitspracherecht", fordert er. Und spätestens seit seiner Arbeit als MVV-Tüftler weiß er: Die Strecken im Umland müssen ohnehin ausgebaut werden. KC

Seit Februar ist Heiko Büttner der Chef der Münchner S-Bahn – und als solcher natürlich ein Tunnel-Fan. FOTOS: DÖRING, REGER, HINZ-ROSIN, WOLFSBAUER, OH (2)

Endlich Entlastung

Als S-Bahn-Chef weiß Heiko Büttner, dass die Züge an der Kapazitätsgrenze fahren

Erst seit Februar ist Heiko Büttner Chef der Münchner S-Bahn. Dass der Spatenstich für die zweite Stammstrecke so kurz nach seinem Amtsantritt stattfindet, betrachtet er aber nicht als Antrittsgeschenk. Ein solches wäre es, wenn man jetzt schon Eröffnung feiern könnte, sagt Büttner. Er ist sich bewusst, dass die zehn Jahre Bauzeit für ihn und sein Team zusätzliche Herausforderungen bedeuten im Betrieb, bei dem man täglich um Sekunden zugunsten der Fahrgäste kämpfe. Für die werde dieser zweite Tunnel schließlich gebaut. Der sei eine „zwingende Maßnahme", denn derzeit fahre man unterirdisch durch die Innenstadt mit bis zu 30 Zügen in der Stunde. Damit sei man an der Kapazitätsgrenze.

„Wir brauchen eine Entlastung im Kernbereich, denn da wollen die Leute hin", sagt Büttner. Mit vier Gleisen zwischen Laim und Leuchtenbergring werde das Nadelöhr beseitigt sein, und dann könne man die derzeitige Kapazität nahezu verdoppeln. Das genaue Betriebskonzept werde erst nach der entsprechenden Ausschreibung des Freistaats feststehen. Doch es bestehe kein Grund zur Befürchtung, dass das übrige S-Bahn-Netz wegen des Tunnelprojekts vernachlässigt werde. Im Gegenteil: Es gebe im Zusammenhang damit „ganz konkrete Planungen", etwa den Ringschluss am Flughafen oder den Ausbau der Strecke nach Eichenau. Und wenn in zehn Jahren die neue Röhre eingeweiht wird? Dann würde er schon noch ganz gerne als S-Bahn-Chef beim Zerschneiden des Bandes dabei sein, sagt Büttner. Dass auch dann die Deutsche Bahn das Münchner S-Bahn-Netz betreiben wird, steht für ihn außer Frage. Man werde den Freistaat durch Qualität überzeugen müssen. „Aber dafür trete ich an", meint der S-Bahn-Chef selbstbewusst. GÜNTHER KNOLL

Ingeborg Michelfeit von der Bürgerinitiative Haidhausen hofft noch auf ein Scheitern des Projekts. FOTOS: MARZONER, RUMPF (3), BARTH, PRIVAT

Teuer und sinnlos

Ingeborg Michelfeit führt den Widerstand der Haidhauser gegen das Tunnelprojekt an

Sie ist das Gesicht des Widerstands. Als vor zwölf Jahren die Pläne für die zweite Stammstrecke noch vorsahen, dass in Haidhausen die Kirchenstraße aufgerissen wird, weil der Tunnel in offener Bauweise entstehen sollte, konnte Ingeborg Michelfeit nicht anders, als zur Stammstreckengegnerin zu werden. Michelfeit stammt aus Haidhausen, sie kennt ihren Stadtteil gut. Und sie kann auch erzählen, wie es damals war, in den Sechzigerjahren, als die erste Stammstrecke und die U-Bahn gebaut wurden.

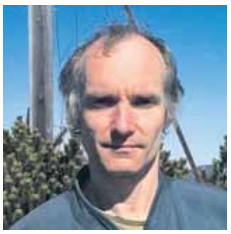
Damals gab es keine Bürgerinitiativen, die Menschen sahen irgendwie ein, dass die Projekte schon sinnvoll sind. Das ist aus Sicht von Michelfeit und ihren Mitstreitern heute anders. Sie will sich nicht auf die Rolle der Haidhauser Quertreiberin festlegen lassen. Sie zweifelt den Sinn des Projekts als solches an und ist damit nicht alleine. Die Grünen im Landtag und im Stadtrat etwa sind auch gegen das Projekt, das ihnen viel zu teuer und mit nur drei Stationen zu uneffektiv scheint. Zumal diese auch noch an den drei bisherigen Stationen Hauptbahnhof, Marienplatz und Ostbahnhof liegen. „Kein einziges Quartier mehr wird angebunden", sagt Michelfeit. „Das ist der Knackpunkt." Das Argument der Gegner: Der Tunnel schafft keine Tangentialverbindungen, sondern „schaufelt" die Menschen in die Innenstadt, ob sie wollen oder nicht.

Michelfeit, Mutter zweier Söhne und als solche früher auch in Elternbeiräten von Kita und Schule engagiert, drückt sich gerne plakativ aus. Als Consulterin weiß sie, wie man auf den Punkt kommt und verstanden wird. Auch wenn der Kampf gegen den Tunnel verloren scheint, glauben sie und die anderen Gegner nicht, dass sie mit ihrem Protest chancenlos sind. Der Transrapid sei auch in letzter Minute gekippt worden. ANDREAS SCHUBERT

Ein Lokal verschwindet hinterm Bauzaun

Das Restaurant an der Ecke Milch-/Kellerstraße war immer der Traum von **Stephan Schwetz** und sollte seine Altersversorgung sein. Der Kredit für die Investitionen zum Start des „Lollo Rosso" sei gerade so abbezahlt. Doch bald schon wird sein Lokal verschwinden – hinter einem Bauzaun. Denn auf dem Platz, an dem Stephan Schwetz Tische und Stühle aufgestellt hat, soll eine der tiefen Baugruben liegen. „Das Geschäft auf der Terrasse ist über Jahre hinweg hin – und wer geht in ein Lokal, dessen Eingang hinter einem Bauzaun liegt?", sorgt sich Schwetz. Gegen den Tunnel an sich ist er nicht, „ich kann nicht beurteilen, ob der sinnvoll ist". Ihm gehe es um Informationen, was genau ihm bevorsteht, welche Rechte er hat und welche Hilfe er bekommen kann. Immerhin: Baustellen-Manager Markus Kretschmer habe sich für die nächsten Tage zu einem Besuch angemeldet. KC

Bitterböses Erwachen



Ein „bitterböses Erwachen" prophezeit **Thomas Kantke** den Befürwortern der zweiten Stammstrecke für das Jahr 2027. Denn „der Tunnel löst die Probleme nicht", ist der Verkehrsplaner, der Mitverfasser der Südring-Studie ist, überzeugt. Er werde vielmehr zu einer „betrieblichen Katastrophe" führen, weil er sämtliches Geld, das für den Ausbau des Personennahverkehrs in Bayern vorgesehen sei, auf lange Zeit absorbiere, und weil es ein „einziges Planungschaos" sei. Zum Beispiel werde dann der Umstieg am Hauptbahnhof in die U-Bahn sieben Minuten dauern. Wo da die Verbesserung sei, fragt Kantke. Er sei „entsetzt" über die vielen groben Fehler, habe aber zugleich die Hoffnung, „dass wir diesen Unfug auf verwaltungsgerichtlichem Weg noch verhindern können". Viel wichtiger sei es, die großen Engpässe im S-Bahn-Außenbereich zu beseitigen. KG

Vertretbarer Aufwand

„Unabdingbar" – das ist die zweite Stammstrecke für **Wolfgang Wittmann**, Geschäftsführer der Europäischen Metropolregion München (EMM). Die Vereinigung engagiert sich für die Steigerung der Lebensqualität in diesem stark wachsenden Gebiet, und die Mobilität ist laut Wittmann ein Hauptthema. Wichtig dafür sei ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr. Dazu brauche es ein gemeinsames Ticket für die ganze Region, und dazu gehöre auch der Ausbau der Infrastruktur auf den Schienen. Neben Tangentialen und anderen Maßnahmen leiste ein zweiter Tunnel dazu einen großen Beitrag. Er ist für Wittmann ein „wichtiger Bypass", der eine Erweiterung des Netzes und Taktverbesserungen ermögliche. Zudem könnten auch Regionalzüge direkt durchfahren. Der Aufwand sei vertretbar, denn „dadurch wird die gesamte Metropolregion besser angebunden und erschlossen". KG

Fast jeden Tag Verspätungen

Als „totaler Befürworter" der zweiten Röhre bekennt sich **Rudolf Bachl**. Er pendelt mit der S-Bahn von Vaterstetten quer durch die Stadt zu seinem Arbeitsplatz in Laim. „Wenn alles gut geht", brauche er 32 Minuten, doch es vergehe kaum ein Tag, „an dem nicht irgendetwas los ist". Die Verspätungen summierten sich pro Woche auf „gut eine halbe Stunde", schätzt Bachl, er habe zum Glück einen kulanten Arbeitgeber. Sollte auf der Stammstrecke „etwas Größeres" passieren, dann sei doch das ganze S-Bahnnetz lahmgelegt, sagt er. Deshalb müsse unbedingt der zweite Tunnel her. Dass es während der Bauzeit zu Beeinträchtigungen kommen kann, schreckt ihn nicht. Mehr Störungen als jetzt könne er sich gar nicht vorstellen. Zum Arzttermin in München nimmt er übrigens lieber das Auto. Um pünktlich zu sein. KG

Positive Wirkung über Jahrzehnte

„Über Jahrzehnte wird sich die zweite Stammstrecke positiv auswirken", davon ist **Werner Weindl** (CSU) überzeugt. Der Lenggrieser Bürgermeister erhofft sich große Verbesserungen für die vielen Pendler, die in Lenggries leben und Einkommenssteuer zahlen, aber in München arbeiten. Wenn die Bayerische Oberlandbahn (BOB), die Lenggries mit der Landeshauptstadt verbindet, durch eine der beiden Röhren bis zum Marienplatz und weiter bis zum Ostbahnhof fahre, habe man in München sämtliche Verbindungen. „Meiner Meinung gehört dann auch dazu, dass die Strecke von Holzkirchen bis Lenggries zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wird", sagt Weindl. Denn im gegenwärtigen Zustand könne der Takt nicht weiter verdichtet werden, obwohl das dringend nötig wäre. Die BOB, sagt Weindl, sei praktisch immer voll. IHR

Nicht mein Tunnel

„Wofür das Ganze?", fragt sich **Stephanie Armbruster**. Die gebürtige Münchnerin und Mutter zweier Kinder lebt mit ihrer Familie in Haidhausen – und fühlt sich irgendwie an den Roman „Per Anhalter durch die Galaxis" erinnert. Dort wird die Erde von Außerirdischen vernichtet, weil sie einer Expressroute durchs All im Weg steht. Nun steht zwar nicht der Abriss Haidhausens an, aber die Lebensqualität, so finden Armbruster und andere Nachbarn, werde schon stark leiden, wenn etwa an der Kellerstraße eine Baugrube ausgehoben wird und Lastwagen sich durch die Straßen schieben. „Ich bin keine Helikopter-Mutter", sagt Armbruster. Dennoch mache sie sich wegen des Lkw-Verkehrs Sorgen um ihre Kinder. Vielleicht, sagt sie sarkastisch, werde sie sich mit einem Schild auf die Straße stellen, mit der Aufschrift: „It's not my tunnel". SCHUB

Das wird der Ruin für viele Geschäfte

Ihre letzten Arbeitstage bis zum Ruhestand, der im Dezember dieses Jahres beginnt, hätte sich **Barbara Garhofer** mars vorgestellt. Die Mitarbeiterin der Galerie Otto am Marienhof befürchtet, dass die Kunden ausbleiben, wenn auf der Baustelle vor dem Geschäft erst einmal richtig gearbeitet wird. „Das wird der Ruin für viele Geschäfte sein", sagt Garhofer, „wir wissen alle nicht, wie es weitergeht." Informationsbedarf haben offenbar auch die Passanten am Marienhof. Viele fragten bei ihr nach, was denn der Bahn-Pavillon dort solle. Doch sie könne auch nichts Genaueres sagen, meint Garhofer, nur so viel, dass die prognostizierten zehn Jahre Bauzeit wohl nicht reichen würden. Erst die Beeinträchtigungen durch die Ausgrabungen und jetzt die Tunnelarbeiten – „diese Baustelle ist jeden Tag eine neue Überraschung". KG

Wo bleibt der Aufstand?

Dass er vom Tunnelbau direkt betroffen sein wird, daraus macht **Hans Georg Stocker** gar keinen Hehl. Er ist Chef des Backstage an der Friedenheimer Brücke, genau dort, wo eine große Baustellenzufahrt geplant ist. Und deshalb fürchtet er um die Existenz seines Veranstaltungszentrums. Aber das ist nicht der einzige Grund, warum Stocker die zweite Stammstrecke für Unsinn hält. Mit ihr werde alles getan, „damit München nicht München bleibt", sagt er. Die zehnjährige Bauzeit werde zu vielen Beeinträchtigungen führen, für viele kleine Geschäfte in der Stadt werde sie das Aus bedeuten. Für die Stadtentwicklung sei diese Planung ein Fiasko. Deshalb frage er sich, „wo der Aufstand bleibt". KG

Nächste Folge am Dienstag:
Die unendliche Vorgeschichte