

Liegt das neue Stuttgart 21 in München?

Der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke wird der Stadt von 2019 an Dreck, Lärm und Reisetress bringen. Das Milliardenprojekt weckt aber noch mehr Befürchtungen.

Von Rüdiger Köhn, MÜNCHEN, 1. Januar

Im Januar soll die Schallschutzwand am Marienhof, der sich auf der Rückseite des Münchner Rathauses befindet, errichtet werden. Hinter dem 445 Meter langen und 4,50 Meter hohen Konstrukt klafft schon bald eine tiefe Baugrube. Während dort in den nächsten sieben Jahren einer von drei großen Tiefbahnhöfen der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in 40 Meter Tiefe entsteht, sollen Anwohner, Geschäftsleute und Passanten möglichst wenig unter dem unvermeidbaren Lärm und Schmutz leiden.

Schon im Mai werden S-Bahn-Fahrgäste auf der bestehenden, ohnehin hoffnungslos überlasteten alten Stammstrecke zeitweise mit Einschränkungen im Fahrplan rechnen und an zwei Wochenenden in diesem Jahr ganz auf die S-Bahn verzichten müssen.

2019 wird München zur Großbaustelle und das auf alle Fälle erst einmal bis 2026. Dann soll die umstrittene zweite Stammstrecke fertiggestellt sein, zehn Kilometer lang, davon sieben untertunnelt. Die Hauptbaumaßnahmen beginnen. Am 5. April 2017 gab es am nun umzäunten Marienhof den offiziellen Spatenstich. Seitdem laufen die vorbereitenden Baumaßnahmen für das größte Baustellenprojekt seit der Fertigstellung eines damals modernen S- und U-Bahn-Systems anlässlich der Olympischen Spiele 1972. Die alte Stammstrecke galt für andere Städte als wegweisend und war für 250 000 Fahrgäste am Tag ausgelegt.

Heute sind es 850 000 Menschen, die alltäglich mit Ausfällen, Verspätungen und Pannen zu kämpfen haben. Seit 16 Jahren wird an der Entlastung laboriert.

Nun geht es richtig los. Wichtige Aufträge für die Hauptbauten hat die Deutsche Bahn als Bauherr gerade vergeben, drei Baukonsortien sollen sich beworben haben. Vor einer Woche haben der Essener Baukonzern Hochtief und das größte Schweizer Bauunternehmen Implenia gemeinsam den Zuschlag für den Rohbau des Bahnhofs Marienhof über 394 Millionen Euro erhalten. Die Bauarbeiten für die Station sollen im Sommer beginnen.

Dass die Arbeitsgemeinschaft den Auftrag erhält, war fast zu erwarten.

Denn sie bewarb sich genauso für das Anfang Dezember vergebene Los über 676 Millionen Euro zum im Frühjahr beginnenden Bau der neuen unterirdischen S-Bahn-Station Hauptbahnhof sowie des Tunnelstücks westlich des Hauptbahnhofs. Der Auftrag aber ging an ein Konsortium aus Ed. Züblin, Wayss & Freytag, Max Bögl sowie Bauer. Sie übernehmen zudem den Auftrag für den oberirdischen westlichen Bauabschnitt über 189 Millionen Euro.

Diese drei Aufträge machen 40 Prozent des Budgets für das Gesamtprojekt über geplante 3,18 Milliarden Euro aus. Es fehlen noch die Vergaben für den Bau der Röhre östlich des Hauptbahnhofs sowie für den Rohbau des Ostbahnhofs als dritten Haltepunkt der neuen Strecke.

Insgesamt ist der Kostenrahmen für das Projekt auf 3,85 Milliarden Euro festgesetzt, da Spielraum für Projektrisiken von 673 Millionen Euro hinzukommen. Deutsche Bahn und die Stadt München übernehmen zu etwa gleichen Teilen etwas mehr als 10 Prozent der Kosten. Hauptträger sind Bund (48,9 Prozent) und der Freistaat Bayern (40,5 Prozent).

Es gibt Zweifel, ob der veranschlagte Risikopuffer reicht. Kritik will nicht abreißen, dass das Bauvorhaben sowohl den Kosten wie auch den Zeitrahmen sprengen könnte. In den 16 Jahren, in denen das Projekt vorbereitet worden ist, sind die Kosten explodiert. 2001 wurde die Stammstrecke noch mit 1,4 Milliarden Mark oder rund 700 Millionen Euro kalkuliert. Es gab Verzögerungen und Proteste, die fortgeschrittenen Pläne wurden wieder auf Eis gelegt, weil etwa der einstige Ministerpräsident Edmund Stoiber ein teures Faible für den Transrapid vom Stadtzentrum zum Flughafen entwickelt hatte. Im Jahr 2009 war die Rede von knapp 2,1 Milliarden Euro Baukosten.

Ursprünglich sollte der Tunnel in 16 Meter Tiefe liegen, nun sind es 40 Meter. Das geht zusätzlich ins Geld. Die Pläne mussten abgespeckt werden, sonst würde es noch teurer werden. Es gibt nur noch drei statt der einst geplanten sechs unterirdischen Bahnhöfe, wie sie die derzeitige Strecke hat. Die Folgen der Kürzung sind gravierend: Es wird nur einen 15-Minuten-Takt der Züge statt der einst beabsichtigten 10 Minuten geben; die Umsteigewege verlängern sich für die Fahrgäste, die mehr Zeit benötigen werden.

Unvorhersehbares hat es bereits gegeben. Bevor die Baumaßnahmen begonnen haben, müssen die Planungen für die Station Hauptbahnhof geändert, der Bahnsteig um 80 Meter aus Brandschutzgründen verschoben werden. Damit muss nicht nur ein neues Brandschutzkonzept erstellt, sondern auch die Höhenlage der Strecke über einen Kilometer verändert werden. Für den Landtagsabgeordneten Martin Runge von Bündnis 90/Die Grünen, einen der schärfsten Kritiker des Projekts, wie auch für den von den Grünen beauftragten Verkehrsplaner Martin Vieregk ist das gleichbedeutend mit einer Neuplanung, die Zeit und Geld kostet.

Bei jeder Gelegenheit, nun auch bei den Auftragsvergaben, betont die Deutsche Bahn, dass alles im Kosten- und Zeitrahmen liege. „Es wird keine Ehrenrunde geben“, sagte Gesamtprojektleiter Markus Kretschmer schon im Sommer und untermauerte damit den Termin 2026. Eine Kostenexplosion werde es auch nicht geben. „Das Budgetvolumen von 3,8 Milliarden Euro ist unsere Schallmauer.“ Allerdings hat es schon 2017 warnende Hinweise gegeben. „Die Kosten für die zweite Stammstrecke von jetzt 3 Milliarden Euro werden im Laufe des Projektes korrigiert werden müssen“, sagte der inzwischen ausgeschiedene Bahn-Aufsichtsratsvorsitzende Utz-Hellmuth Felcht damals in einem Interview mit der F.A.Z. Er sprach aus leidvoller Erfahrung. Für Stuttgart 21, den tiefer gelegten Hauptbahnhof in der Landeshauptstadt Baden-Württembergs, plant die Bahn nach zahlreichen Korrekturen inzwischen mit 7,7 Milliarden Euro und einem Risikopuffer von 500 Millionen Euro. Die summierten 8,2 Milliarden Euro sind doppelt so hoch im Vergleich zum ursprünglichen Plan.

Erleichterung ist bei Projektleiter Kretschmer herauszuhören gewesen, als nun die ersten großen Baulose vergeben worden sind. „Nach knapp zwei Jahren bauvorbereitender Maßnahmen am Hauptbahnhof können wir nun dort die nächste Bauphase einläuten und 2019 mit den Hauptbaumaßnahmen beginnen“, sagte er. In etwa zwei Jahren gibt es eine weitere Zäsur auf der Zeitachse des Projektes: Die vier riesigen Tunnelvortriebsmaschinen werden anrücken, die sich „bergmännisch“ in den zwei Röhrenabschnitten Ost und West durchbuddeln und auf Höhe des Marienhofes aufeinandertreffen sollen.

Der Hauptbahnhof, wegen seiner zentralen Bedeutung Nukleus genannt, soll 2024 fertig sein. Für Projektleiter Markus Kretschmer ist 2023 „das Schlimmste überstanden“, was die Belastungen mit Lärm und Schmutz für Anwohner, Pendler und Geschäftsleute angeht.

Verkehrsexperte Vieregk, der in einem Gutachten für Stuttgart 21 schon im Jahr 2015 die dortigen Kosten auf knapp 10 Milliarden Euro geschätzt hatte, zweifelt nach der Korrektur der Pläne für den Hauptbahnhof an einem noch zu rechtfertigenden Kosten-Nutzen-Verhältnis der zweiten Stammstrecke; zumal er ähnliche Schwierigkeiten auf den Bauabschnitt am Ostbahnhof zukommen sieht. Und sicher erscheint ihm: Die neue S-Bahn-Strecke dürfte nicht vor 2030 in Betrieb genommen werden.