



Anbaggern im Frühling

Auch wenn für den S-Bahn-Tunnel keine einzige Baugenehmigung vorliegt, sollen noch im April am Marienhof die ersten Arbeiten beginnen - sofern der Stadtrat die Pläne absegnet

Von Marco Völklein

Klar, diese Sätze waren irgendwie zu erwarten gewesen. 'Das ist ein großer Tag für München', sagte Oberbürgermeister Christian Ude. Von einem 'guten Tag für die zahlreichen Nutzer der Münchner S-Bahn' sprach Verkehrsminister Martin Zeil (FDP). Und in den Augen von Bahn-Vorstand Volker Kefer ist die zweite S-Bahn-Stammstrecke ein 'wichtiges und notwendiges Unterfangen'. Was hätten die Herren auch anderes sagen sollen, nach monatelangen Verhandlungen, nach mehr als zehn Jahren Diskussion und Streit über das bedeutendste Nahverkehrsprojekt in der Landeshauptstadt? Am Freitag haben Zeil und Kefer den Bau- und Finanzierungsvertrag für den zweiten Tunnel unterzeichnet. Er soll die alte Stammstrecke entlasten, zusätzliche Züge aus dem Umland und Express-S-Bahnen ins Münchner Zentrum bringen und die Anbindung des Flughafens verbessern. Da darf es schon etwas staatstragend und pathetisch sein.

Und dennoch sind Zeil, Kefer und Ude noch lange nicht am Ziel. Zum einen müssen sie nun beim Bund die Zuschüsse aufreiben, um den Zwei-Milliarden-Bau zu finanzieren (siehe unten). Zum anderen haben die Ingenieure und Planer der Bahn einen ambitionierten Zeitplan zu absolvieren, damit - wie in der Vereinbarung vorgesehen - die zweite Röhre bis zum Ende des Jahres 2017 in Betrieb gehen kann, pünktlich zur möglichen Eröffnungsfeier von Olympischen Winterspielen in München.

Weil dieser Zeitplan so eng ist, wollen Zeil und Kefer lieber heute als morgen mit den Bauarbeiten loslegen. Die Bahn hat daher beim Eisenbahnbundesamt eine Vorab-Genehmigung eingeholt, um mit ersten Vorarbeiten beginnen zu können. Diese sollen im Herzen Münchens beginnen: am Marienhof. Nicht erst irgendwann, sondern noch im April. Geplant ist, die 38 japanischen Schnurbäume dort zu verpflanzen. Zudem sollen Archäologen mögliche Reste der mittelalterlichen Kernstadt sichern. Das ist Bedingung dafür, dass die Bahn mit den richtigen Bauarbeiten beginnen kann. Der Stadtrat muss das Vorhaben absegnen - in einer Sondersitzung am Mittwoch.

Die Sache ist heikel: Rund um den Marienhof hatten zuletzt zahlreiche Gewerbetreibende gegen die geplante Baustelle vor ihrer Tür geklagt. Die Bahn will dort in gut 40 Metern Tiefe eine unterirdische Haltestelle errichten; die Anrainer befürchten sieben Jahre lang Lärm und Dreck. Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) hatten sie einen besseren Lärmschutz durchgesetzt. Doch nun hat das Eisenbahnbundesamt der Bahn gestattet, mit den Vorarbeiten zu beginnen - und weil es sich dabei um 'vorbereitende Maßnahmen vor dem eigentlichen Baubeginn' handle, müsse die Bahn auch die vom VGH erlassenen Schutzauflagen nicht einhalten. Zumal das Bundesamt ohnehin in Revision gehen will, um das VGH-Urteil zu kippen.

Das wiederum erregt die Anrainer: 'Wir befürchten das Schlimmste', sagt Rechtsanwalt Wolfgang Leitner von der Kanzlei Labbe & Partner, der unter anderem Betten Rid, das Kindermodenhaus Schlichting und den Herrenausstatter Eckerle vertritt. Sollte die Bahn im April die Vorarbeiten starten, seien 10000 Kubikmeter Aushub zu erwarten, ein Bauzaun am Marienhof, dazu Baulärm von einem Großbagger, zwei Kleinbaggern und einem Meißel. 'Und das in der Hauptgeschäftszeit, nämlich in den Sommermonaten', sagt Leitner. Bis September hat die Bahn diese Arbeiten terminiert. Sollte der Stadtrat das am Mittwoch genehmigen, will Leitner sofort im Auftrag von zwei Mandanten einstweiligen Rechtsschutz beim VGH beantragen.

Den Stadtpolitikern steht somit eine spannende Woche bevor. Denn quer durch die Fraktionen geht das Stimmungsbild: So kündigte CSU-Stadtrat Richard Quaas bereits Widerspruch an; sein Fraktionschef Josef Schmid ließ mitteilen, man werde am Montag beraten. Die Grünen haben ebenfalls am Montag einen Termin bei Ude und wollen 'Antworten auf entscheidende Fragen', wie Grünen-Stadträtin Sabine Nallinger formuliert. Ihr geht es unter anderem um die abschließende Finanzierung des Tunnels. Solange die nicht gesichert ist, zögern viele Stadträte damit, die Vorarbeiten zu erlauben. Und an einem zweiten Punkt stören sich einige im Stadtrat: Noch liegt für keinen der drei Bauabschnitte eine rechtskräftige Baugenehmigung vor. Beim mittleren Abschnitt um den Marienplatz müssen erneut die Verwaltungsjuristen ran; für die Abschnitte östlich und westlich davon laufen noch die Planfeststellungsverfahren. Klagen von Anwohnern in diesen Bereichen sind so gut wie sicher.

Nicht nur die Bürgerinitiative der Tunnelgegner in Haidhausen befürchtet daher, dass mit den archäologischen Arbeiten nun 'unumkehrbare Fakten geschaffen' würden. Man werde 'jede Aktion gegen einen vorschnellen Angriff der Bahn auf

den Marienhof' unterstützen. Die Bahn entgegnet, es handle sich lediglich um vorbereitende Maßnahmen, um mehr nicht. 'Wir machen nichts, was nicht wiederhergestellt werden könnte', erklärt Verkehrsminister Zeil. Und selbst wenn die Klagen im mittleren Abschnitt sich nun noch hinziehen, bis zum geplanten Beginn der tatsächlichen Bauarbeiten im Frühjahr 2012 sei die Sache durch, argumentiert Bahn-Projektleiter Albert Scheller. Spätestens dann liege das Baurecht für den Marienhof vor. 'Wir arbeiten das Schritt für Schritt ab', sagt Scheller. Der nächste Schritt steht am Mittwoch an. Im Münchner Stadtrat.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.83, Samstag, den 09. April 2011 , Seite 46

Fenster schließen 