

Thema

## **Die Grünen haben Zweifel, ob Ramsauer den Zuschuss für die S-Bahn überweist. Die Schwebbahn**

**Nach der Niederlage hängt die Finanzierung für die geplante zweite Stammstrecke weiter in der Luft - und mit ihr zahlreiche andere Projekte**

*Von Marco Völklein*

Irgendwie waren die Luftballons auch symbolisch zu verstehen. Als am Mittwoch Tausende Münchner auf dem Marienplatz auf das Abstimmungsergebnis aus Durban warteten, da ließen sie in Vorfreude auf einen möglichen Zuschlag Tausende Luftballons aufsteigen. Auch die Bahn hatte welche verteilt, in Form eines roten Nahverkehrszuges. Und auch die ließen die Münchner steigen. Vielleicht als Zeichen der Hoffnung: Wenn es mit Olympia 2018 geklappt hätte, wäre wohl auch der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke schneller gegangen. Nun kommt Olympia nicht. Und damit hängt auch Münchens größtes Nahverkehrsprojekt weiter in der Schweberei - und mit ihm weitere wichtige Vorhaben in der Stadt.

So will die Stadt bereits seit einigen Jahren eigentlich den Marienhof verschönern. Ein Konzept liegt vor, dichte Baumreihen sollen das Karree einfassen, eine große Wiese ist geplant. Doch derzeit bestimmen Bagger das Bild am Marienhof; die Bahn lässt dort Archäologen die Stadthistorie erforschen - um anschließend rasch mit dem Bau der zweiten Stammstrecke beginnen zu können. Denn eigentlich, so sah es der Plan ja vor, sollten die Züge zur Eröffnungsfeier der Olympischen Winterspiele durch die neue Röhre rollen. Und eigentlich war ja auch geplant, dass Olympia dem Zwei-Milliarden-Euro-Projekt Schub gibt. Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) und Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) hatten auf Olympia gehofft - und auf Sondergelder des Bundes sowie den politischen Rückenwind, den die Spiele ausgelöst hätten. Doch nun gibt es weder Sondertöpfe noch Rückenwind - und so stellt sich eine entscheidende Frage erneut und noch viel dringender: Wird der Bund dennoch den Zuschuss von etwa einer Milliarde Euro überweisen, um das S-Bahn-Projekt zu realisieren? Vor allem die Gegner hegen Zweifel.

Allen voran Anton Hofreiter. Der Grünen-Politiker aus dem Landkreis München sitzt dem Verkehrsausschuss des Bundestags vor. Und er verweist auf den angespannten Haushalt von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). In dem stehen bis 2019 etwa 2,5 Milliarden Euro für innerstädtische Schienenprojekte in den westdeutschen Bundesländern zur Verfügung. Mehr nicht. 'Es dürfte schwierig werden für das Ministerium, ohne Olympia eine Begründung dafür zu finden, diesen großen Brocken in ein einziges Projekt zu investieren', sagt Hofreiter, ein Gegner des Tunnelprojekts. Tatsächlich hatten zuletzt CDU-Abgeordnete aus Hamburg die Befürchtung geäußert, sollte der Bund den Zuschuss an die Isar überweisen, bleibe kein Geld mehr für den geplanten Ausbau der S-Bahn an der Elbe.

Doch Bayerns Verkehrsminister Zeil lässt sich davon nicht beirren. Er fordert Ramsauer auf, 'gemeinsam mit uns einen Weg zu finden und nicht einen Kollaps des Münchner Nahverkehrs zu riskieren'. Für Zeil gibt es 'keine Alternative zur zweiten Stammstrecke'. 'Land und die Stadt stehen voll dahinter', sagt Zeil. Zudem sei der Finanzierungsanteil des Freistaats und der Bahn von etwa einer Milliarde Euro festgezurr. Bis zum Herbst will Zeil Klarheit bekommen, ob der Bund nun zahlt. Auf eine rasche Entscheidung drängen auch alle Parteien im Rathaus. 'Ein erneutes Vertrösten können wir uns nicht mehr leisten', sagt etwa CSU-Fraktionschef Josef Schmid.

Denn eng verbunden mit dem Bau des Tunnels ist auch die künftige Gestaltung des Marienhofs. Um den geplanten Haltepunkt zu errichten, will die Bahn dort eine tiefe Grube buddeln und in 40 Meter Tiefe einen neuen Bahnhof betonieren. Erst wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, kann die Stadt die Oberfläche umgestalten. Schon vor Jahren hatte sie einen Architektenwettbewerb veranstaltet - und grundsätzlich beschlossen, eine große Rasenfläche auf dem Marienhof mit drei eng gestellten Baumreihen einzufassen. Solange aber unklar ist, ob die Bahn dort baggern und betonieren wird, kann die Stadt nichts machen. Die archäologischen Grabungen, die dort als Vorab-Maßnahme derzeit stattfinden, will die Bahn jedenfalls wie geplant bis Ende September fortsetzen. 'Der Auftrag ist vergeben und finanziert', heißt es. Zumindest die Planer der Bahn ja nach wie vor hoffen, dass der Bund das Geld für den Tunnelbau zur Verfügung stellt.

Ebenfalls eng verknüpft mit dem Tunnel ist außerdem der geplante Neubau des Hauptbahnhofs. Auch dort muss die Bahn, um den unterirdischen Haltepunkt zu errichten, eine tiefe Grube buddeln. Vielmehr noch: Das alte Empfangsgebäude aus den fünfziger Jahren muss abgerissen werden, um das gewaltige Zugangsbauwerk, den sogenannten 'Nukleus', zu bauen. Erst wenn der steht, kann die Bahn den Neubau angehen. Zuletzt gab es Streit, weil die Bahn statt des preisgekrönten Entwurfs des Architektenbüros Auer+Weber einen 'funktionalen Zweckbau' errichten wollte; dieser sei, so sagte die Bahn, günstiger zu haben als der Entwurf von Auer+Weber. Und könne bis Olympia 2018 zumindest in großen Teilen errichtet werden. Durch die Olympia-Absage ist zumindest bei diesem Projekt der Zeitdruck nicht mehr ganz so groß - und viele im Rathaus hoffen nun, dass sich die Bahnmanager mit den Architekten doch noch einigen.

Eine große Frage aber bleibt: Sollte sich der Bund nicht zu einer raschen Entscheidung bei der zweiten Stammstrecke durchringen können, was macht man dann? Etwa mit der hässlichen Baugrube am Marienhof? Im Notfall, befindet SPD-Fraktionschef Alexander Reissl, müsse die Bahn das Loch wieder zuschütten. Ohne den Tiefbahnhof gebaut zu haben.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 08. Juli 2011, Seite 38