

Umstritten, totgesagt, auferstanden – die Hick-Hack-Historie der zweiten Röhre

Als die S-Bahn­röhre 1972 er­öff­net wurde, rech­nete man mit etwa 250 000 Fahrgästen pro Tag. Zum Jahrtausendwechsel waren es 700 000. Seit langem diskutiert man deshalb Möglich­keiten einer Entlastung des Verkehrssystems.

■ **2001:** Nun wird es konkret. Eine Untersuchung zur Stammstrecke wird durch­ge­führt. Ein zweiter Tunnel wird mit einem Ausbau des Süd­rings verglichen. Ergebnis: Die geschätzten Kosten für den Tunnel betragen umgerechnet 583 Millionen Euro, die für den Süd­ring 522 Millionen Euro. Stadt, Freistaat und Deutsche Bahn einigen sich auf einen zweiten Tunnel.

■ **Dezember 2002:** Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) zufolge soll der zweite Tunnel dank „komprimierter Planungen“ schon 2010 fertig sein – Baubeginn 2005. Die Kosten werden mit 600 Millionen beziffert, 360 Millionen davon vom Freistaat getragen. „Für diese Investitionen werden wir ausreichend Geld zur Verfügung stellen“, so Wiesheu.

■ **Januar 2003:** Laut einer Machbarkeitsstudie muss man nun mit 900 Millionen Euro Baukosten rechnen. 60 Prozent davon soll der Bund, 40 Prozent der Freistaat tragen. Ein Trassenverlauf nördlich der jetzigen Strecke und in 40 Metern Tiefe wird favorisiert. Westlich der Donnersbergerbrücke soll der neue Tunnel in den Untergrund abtauchen. Haltestellen sind nur Hauptbahnhof und Marien­hof, bevor es am Ostbahnhof wieder an die Oberfläche geht. Erste Kritik von den Grünen wird laut: Zwei Halte seien zu wenig, die Kosten zu hoch. Der Süd­ring sei viel-

leicht doch die bessere Lösung.

■ **März 2004:** Erstes Etappenziel: Eine Testbohrung für den zweiten Tunnel am Hauptbahnhof bis in 70 Meter Tiefe findet statt. Die Kosten werden mittlerweile mit einer Milliarde beziffert.

■ **September 2005:** Die neu gegründete Bürgerinitiative in Haidhausen kündigt Proteste an. Sie befürchtet „die Verwüstung des alten Haidhausen“. Der Tunnel soll an Marien­hof und Kirchenstraße in offener Bauweise realisiert werden.

■ **Januar 2006:** Das Planfeststellungsverfahren läuft. 800 Proteste gibt es mittlerweile.

■ **April 2006:** Der Freistaat beziffert die Kosten mit 1,55 Millionen. Der Bundesrechnungshof prüft die Rentabilität. Der Freistaat hat bisher eine knappe Rentabilität attestiert. Wenn dem nicht so ist, schießt der Bund kein Geld zu.

■ **August 2006:** Der Bundesrechnungshof setzt die Rentabilitätsprüfung aus, denn Auflagen, die sich aus der Planfeststellung ergeben, sorgen wohl dafür, dass sich das Projekt auf 1,85 Millionen verteuert und damit unrentabel wird.

■ **Dezember 2007:** Ein streng vertrauliches Papier für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn wird öffentlich – demnach soll die Stammstrecke erst 2022 fertig werden. Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) stellt neue Pläne vor: Um den Tunnel rentabel zu machen (und die Haidhauser zu beruhigen), sollen dessen beide Äste nun unterirdisch gegraben werden. Außerdem streicht Müller so genannte „netzergänzende Maßnahmen“. Nun geht der Freistaat von 1,64 Millionen Euro Kosten aus. Martin Runge

(Grüne) spricht von „Schönrechnerei“.

■ **September 2008:** Die Grünen stellen eine eigene vergleichende Studie vor. Demnach kostet der Tunnel bis 2014 über 2,5 Milliarden Euro, der Süd­ring nur gut 500 Millionen.

■ **Oktober 2009:** Eine offizielle Studie kommt zu dem Schluss, dass der Süd­ring 1,36 Milliarden kosten würde, der Tunnel 1,52 Milliarden.

■ **März 2010:** Der Stadtrat stimmt für den Bau des Stammstreckentunnels.

■ **April 2010:** Der Landtag stimmt für den Bau des Stammstreckentunnels.

■ **Dezember 2010:** Anwohner des Marienhofs klagen gegen den Bau des Tunnels am Marien­hof – wegen „unzumutbarer Belastungen mit Lärm und Staub“. Freistaat und Bahn einigen sich auf Eckpunkte des Bau- und Finanzierungsvertrags.

■ **April 2011:** Freistaat und Bahn unterzeichnen den Bau- und Finanzierungsvertrag. Archäologische Ausgrabungen am Marien­hof beginnen.

■ **Juli 2011:** In Durban fällt die Entscheidung, dass München nicht Austragungsort der Olympischen Spiele 2018 wird – also auch keine Sondermittel erhält, die für den zwei Milliarden Euro teuren Tunnelbau verwendet werden können. Stadt und Freistaat streiten sich darüber, ob München sich mit 350 Millionen Euro am Bau beteiligen soll.

■ **April 2012:** Horst Seehofer erklärt das Aus für die zweite Stammstrecke.

■ **November 2012:** Die Baugrube am Marien­hof wird zugeschüttet – und nur Wochen später wird auch die Finanzierungslücke für den Tunnel geschlossen.



Ein riesiges Loch klaffte am Marien­hof, seit die Bahn im Frühsommer 2011 hinter dem Münchner Rathaus mit den Vorarbeiten zum Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke begonnen hatte. Die archäologischen Grabungen dort zogen sich hin, dann aber wurde die Baugrube Anfang November 2012 wieder zugeschüttet. Viele Passanten hätten das „als Schildbürgerstreich“ empfunden, sagte OB Christian Ude am Dienstag. Dass das Karree nun wieder zur Großbaustelle wird, ist wahrscheinlich. Bis zum Baubeginn aber wird der Marien­hof „in jedem Fall provisorisch begrünt“, hieß es am Dienstag aus dem Baureferat: „Sonst bliebe es ja eine wüste Kiesfläche.“ Die Pläne zur Bepflanzung lägen bereits vor, im Januar soll der Stadtrat darüber entscheiden.