



In Stoßzeiten ist die Münchner Stammstrecke oftmals überlastet. Der zweite Tunnel soll das ändern. Aber der Widerstand gegen das Projekt wächst, und die Situation wird immer emotionaler. Foto: Gebert/dpa

# Wird die Stammstrecke zu Bayerns „Stuttgart 21“?

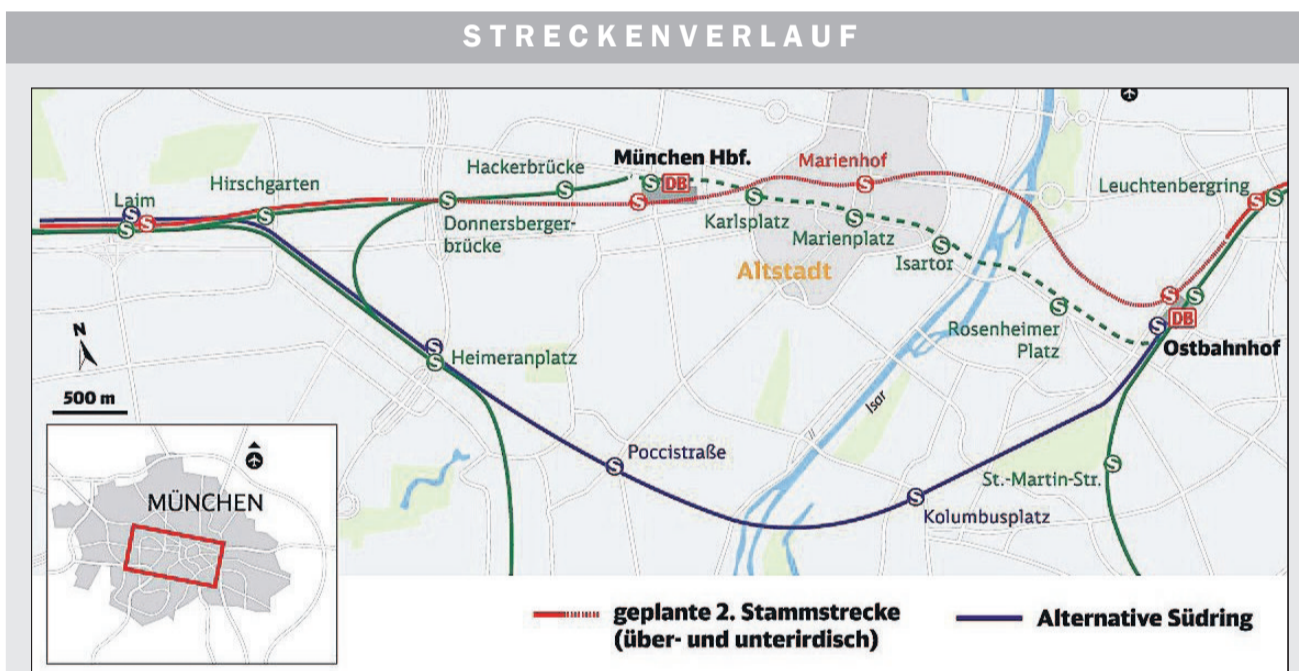
München (DK) Joachim Herrmann (CSU) ist bei seinem Auftritt vor dem Verkehrsausschuss des Landtags gut gelaunt. Es ist Mitte Februar, und der Verkehrsminister hat gut lachen, denn im Gepäck hat er eine aus seiner Sicht sehr gute Nachricht: Weitere Klagen gegen die zweite Stammstrecke in München sind abgeräumt, auf zwei der drei Bauabschnitte sind damit alle Rechtsmittel erledigt – es herrscht nun bestandskräftiges Baurecht vom Bahnhof Laim bis zur Isar, grünes Licht für die Bagger. Und auf dem dritten Abschnitt von der Isar bis zum Leuchtenbergring sei das Ganze auch nur noch Formsache, glaubt Herrmann. Denn die Einwände von Anwohnern aus dem Stadtteil Haidhausen richteten sich nicht gegen das Projekt im Allgemeinen, sondern nur gegen Belastungen in der Bauphase.

Wer eine Woche später im Festsaal des Hofbräuellers nur drei Gehminuten vom Landtag entfernt sitzt, der dürfte diese Einschätzung stark anzweifeln: Bürgerversammlung zur zweiten Stammstrecke im vollkommen überfüllten Saal, der eigentlich etwa 500 Leute fasst. An diesem Abend sind aber wesentlich mehr drin, und viele stehen noch draußen vor der Tür. Auftritt Joachim Herrmann, der diesmal alles andere als gute Laune mitbringt. Mit einem gellenden Pfeifkonzert wird der Minister begrüßt. Als er ans Mikrofon tritt, muss Herrmann – der ohnehin nicht unbedingt mit einem leisen Sprachorgan ausgestattet ist – kurz schreien, um sich Gehör zu verschaffen. „Ich stelle mich der Diskussion, wann auch immer Sie das wollen“, ruft er, wenn nicht, habe er aber auch noch anderes zu tun und würde an seinen Schreibtisch zurückkehren.

Herrmann darf wieder in sein Büro fahren, an diesem Abend wollen die Bürger nicht. Weil nicht alle Interessierten in den Saal passen, wird die Veranstaltung abgebrochen und verschoben. Aber selbst wenn die Bürgerversammlung ganz normal stattgefunden hätte, wäre eine sachliche Debatte in der extrem aufgeheizten Atmosphäre wohl schwierig gewesen. Der kurze Ausflug Herrmanns in den Hofbräueller zeigt mehr als deutlich: So ruhig, wie Staatsregierung, Stadt und Bahn es gerne hätten, wird der Bau der zweiten Röhre durch den Münchner Untergrund wohl nicht ablaufen. Das Thema ist in weiten Teilen der Stadt hoch emotional – und einige Stammstreckengegner sind offenbar auf Krawall gebürstet. „Das kann schon sein“, antwortet Ingeborg Michelfeit auf

Der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München ist so gut wie besiegelt. Aber auf der Zielgeraden wächst der Widerstand gegen das Milliardenprojekt. Manche fürchten durch den Bau sogar um ihre Existenz – etwa das bekannte Veranstaltungszentrum Backstage.

Von Daniel Wenisch



Die zweite Stammstrecke in München soll rund elf Kilometer von Laim bis zum Leuchtenbergring führen. Dazwischen sollen die S-Bahnen am Hauptbahnhof, am Marienhof hinter dem Rathaus und am Ostbahn-

hof halten. Kurz vor der Donnersbergerbrücke verschwinden die Züge unter der Erde, zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring tauchen sie wieder auf. Da in dem sieben Kilometer langen Tunnel sechs

Haltepunkte der bisherigen Stammstrecke ausgelassen werden, soll sich die Fahrzeit deutlich verkürzen. Aufgrund vorhandener Leitungen und anderer U- und S-Bahn-Tunnel soll die zweite Röhre in bis zu 40

Metern Tiefe verlaufen. Aus Sicherheitsgründen werden für die Schienen für die beiden Richtungen zwei verschiedene Röhren gebaut, sodass insgesamt 14 Kilometer Tunnel gegraben werden müssen. DK

die Frage, ob bei der Stammstrecke eine ähnlich erbitterte Auseinandersetzung wie bei „Stuttgart 21“ drohe. Gut möglich, dass die Bürger auf die Barrikaden gingen, wenn die Bagger anrollen. Michelfeit ist Vorsitzende einer Haidhauser



„Wenn wir weg sind, ist die Bahn ein Problem los.“

Backstage-Betreiber Hans-Georg Stocker

Bürgerinitiative, die bisher rund 6600 Unterschriften gegen den Tunnel gesammelt hat. Das Projekt bezeichnet sie unter anderem als „Mogelpackung“ und „Kasperltheater“.

Aber nicht nur in Haidhausen hadern viele Bürger mit dem Tunnel. Anderswo fürchten einige gar um ihre Existenz. So etwa das bekannte Kulturzentrum Backstage, dessen Klagen gegen den Bau abgelehnt wurden. Wenn es in der Umgebung größere Baustellen gibt

oder die Stammstrecke eine Zeit lang gesperrt ist, „dann merken wir das sofort“, sagt Backstage-Geschäftsführer Hans-Georg Stocker. An einem normalen Abend fehlten dann schnell 25 bis 50 Prozent der Besucher. Nun drohe eine zehn Jahre andauernde Großbaustelle.

Doch die Verunsicherung der Gäste und damit verbundene Umsatzeinbußen sind noch das kleinste Problem, das Stocker mit der zweiten Stammstrecke hat. Seit sich Bund und Freistaat im vergangenen Jahr endgültig auf die Finanzierung des Mammutprojekts geeinigt haben, schrillen bei ihm die Alarmglocken. Denn das Backstage liegt an der Haltestelle Hirschgarten in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen. Direkt hinter dem Kulturzentrum soll gebaut werden – und die Zufahrtsstraße, für die die Bahn ein Wegerecht hat, führt quer über das Veranstaltungsgelände. Aus den der-

zeitigen Räumen muss das Backstage eigentlich bald ausziehen. Das Problem wäre aber auch mit dem geplanten Neubau und Umzug auf die andere Straßenseite nicht gelöst. Denn dann würde die Baustellenstraße direkt vor dem neuen Haupteingang entlangführen. Der Baustellenverkehr würde Menschen gefährden,

Fluchtwege blockieren und für Dauerstaue direkt vor der Haustüre sorgen, glaubt Stocker. Wenn die Bahn sich nicht auf Kompromisse einlasse, „dann ist das der Killer“.

Die Bahn teilt auf Anfrage unserer Zeitung mit, sie wolle im Herbst 2018 mit den Hauptbauarbeiten zwischen Laim und Donnersbergerbrücke begin-



Hand drauf, jetzt geht es los: Beim Bahngipfel im vergangenen Oktober haben Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (von links), sein bayerischer Kollege Joachim Herrmann, Ministerpräsident Horst Seehofer und der damalige Bahnchef Rüdiger Grube die Stammstreckenfinanzierung geklärt. Foto: Gebert/dpa

nen und sei mit den Anrainern im Dialog. „Wir bitten jedoch um Verständnis, dass wir uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht detaillierter zur Baulogistik äußern können.“ Stocker hält das für eine Hinhaltenaktik, um das Backstage ausbluten zu lassen. Solange Unklarheit herrsche, bekomme er keinen Kredit für den Neubau. „Das wäre das Ende des Backstage“, sagt er. „Wenn wir weg sind, ist die Bahn ein Problem los.“

Dabei hält Stocker die zweite Stammstrecke sogar für komplett verzichtbar. Viel wichtiger wären Verbindungen zwischen den S-Bahn-Außenästen, sagt er. Auch die Haidhauser Bürgerinitiative ist sich sicher, dass andere Varianten wesentlich rentabler und zielführender wären. „Wie viele Leute wollen wir denn noch in die Innenstadt lotsen?“, fragt Michelfeit. Die Haidhauser würden die Baustelle schon ertragen, wenn sie denn sinnvoll wäre. Statt einer parallelen zweiten Stammstrecke über den Marienplatz müsste aber der sogenannte Südring, der die Altstadt umfährt, ausgebaut werden, fordert sie. Gutachten belegten, dass dies deutlich wirtschaftlicher und sinnvoller sei als das 3,8 Milliarden Euro teure Projekt Stammstreckentunnel.

Bei Bahn und Staatsregierung verweist man dagegen gerne auf gegenteilige Experten. Und so steht Gutachten gegen Gutachten, Aussage gegen Aussage – und die Stimmung bei den Gegnern brodeln immer heftiger.

Der 5. April, sagt Michelfeit, könnte „für ganz Bayern der Genickschuss werden“. Dann wollen Verkehrsminister Herrmann und sein Kollege aus dem Bund, Alexander Dobrindt (CSU), am Marienplatz den offiziellen Startschuss für den Stammstreckenbau geben – wnnegleich die Vorarbeiten schon seit einigen Monaten laufen. Wenn der Bau durchgezogen werde, bleibe auf Jahre hinaus kein Geld mehr für andere Bahnprojekte, befürchtet Michelfeit.

Herrmann hat das vor dem Verkehrsausschuss strikt zurückgewiesen: Im schlimmsten Fall werde der Haushalt in den kommenden zehn Jahren mit durchschnittlich 191 Millionen Euro pro Jahr belastet. Das sei eine Menge, sprengte aber nicht den Etat. Andere Verkehrsinfrastrukturprojekte im Freistaat seien sichergestellt, sagt Herrmann. Einem neuerlichen Pfeifkonzert bei der Neuaufgabe der Bürgerversammlung dürfte er aber auch mit diesem Versprechen nicht entgegen-