

ZWEITE S-BAHN-STAMMSTRECKE



Auf zwei Wegen in die Innenstadt: Die Grafik zeigt die bestehende S-Bahn-Route durch München (grün). Weitgehend parallel dazu soll eine neue Röhre entstehen (rot).

GRAFIK: DEUTSCHE BAHN AG

# Der Tunnel-Kampf

Zwei Milliarden Euro soll er kosten: Der zweite Stammstrecken-Tunnel für die S-Bahn ist ein Mega-Projekt. Er würde die alte Röhre entlasten, ebenso die Nerven von vielen Fahrgästen. Aber: Wird er je gebaut? Fraglich, weil es am Geld fehlt.

VON MATTHIAS KRISTLBAUER

**München** – Es ist kalt am Münchner Marienhof, aber Ingeborg Michelfeit redet sich warm. „Da, schauen Sie!“, ruft die Frau im Steppmantel. „Die Geschäftsleute hier werden fünf oder sechs Jahre hinter einer Bretterwand leben – mindestens.“ Wenn hier im Herzen der Stadt erst mal Baumaschinen anrücken, um eine unterirdische Station für den zweiten S-Bahn-Tunnel zu graben, „dann wird das eine der größten Baustellen Europas“, sagt Michelfeit. Und als wäre das nicht Superlativ genug, schiebt sie ihren Worten hastig hinterher: „Gigantisch!“

Dass sich Michelfeit, eine Münchnerin jenseits der 50, so in Rage redet, hat einen Grund. Sie ist die Vorsitzende der Bürgerinitiative Haidhausen – und damit das Gesicht des Widerstands gegen die neue S-Bahn-Röhre. Hinterm Rathaus soll die einen Halt bekommen, tief unten in der Münchner Schotterebene. Die Bauarbeiten werden für viele ansässige Geschäfte wie das Feinkosthaus Dallmayr kein Zuckerschlecken. Bis zu 200 Laster täglich sollen den Aushub abtransportieren. Wie das ablaufe, „dass will ich mir gar nicht vorstellen“, schnaubt Michelfeit.

Noch aber ist gar nicht sicher, dass die Bagger überhaupt anrücken. Nach zehn Jahren Vorarbeit und 70 Millionen Euro Planungskosten steht der mindestens zwei Milliarden Euro teure Tunnelbau eines der größten Infrastrukturprojekte des Freistaats – auf der Kippe. Denn die Finanzierung ist löchrig wie ein Schweizer Käse. Und manch Kritiker unkt, dem Projekt könnte das gleiche Schicksal drohen wie 2008 dem Transrapid: die Bepfechtung, weil kein Geld da ist.

Dabei sollten schon 2010 die ersten S-Bahnen durch den zweiten Tunnel rauschen. So frohlockte 2003 der damalige Verkehrsminister und Vater des Projekts, Otto Wiesheu (CSU). Eine Einigung über die Finanzierung der damals noch 900 Millionen Euro teuren Röhre rücke näher. „Natürlich war das optimistisch. Aber durch die Terminsetzung sollte auch Druck gemacht werden“, sagt Wiesheu heute. „Als ich 2005 das Verkehrsministerium verließ, lag ein unterschrittsrei-

fer Finanzierungsvertrag mit der DB AG vor.“ Der sei dann nicht unterschrieben worden. Der Tunnel, so Wiesheu, sei immer noch „unverzichtbar“.

Die zweite Röhre gilt als die Achse eines Nahverkehrskonzepts für den Großraum München, das der Landtag im April vergangenen Jahres beschlossen hat. Der Tunnel soll die alte Stammstrecke zwischen dem Haupt- und Ostbahnhof entlasten und neue Kapazitäten schaffen, um die Frequenz von 30 Zügen pro Stunde und Richtung zu erhöhen – auf vorerst 33 Züge in zwei Tunneln. „Wir rüsten uns mit diesem Projekt für die wachsende Verkehrsnachfrage im Großraum München“, betont Bahn-Chef Rüdiger Grube. Nicht zuletzt sollen so bei Störungen Züge umgeleitet werden können.

Das Vorhaben ist ehrgeizig. Weil die Unterwelt der Münchner Innenstadt von U-Bahn-Linien mehr durchpflügt ist als manche Wiese von Maulwurfsgängen, mussten die Planer in die Tiefe ausweichen. 40 Meter unter der Oberfläche verlaufen die beiden Einzelröhren des

## Auf 68 Monate schätzt die Bahn die Gesamtbauezeit

zweiten S-Bahn-Tunnels – so tief wie keine U-Bahn-Linie in München. Mit sieben Kilometern wird die neue Röhre auch länger werden als die alte, die es nur auf 4,8 Kilometer bringt. Westlich der Donnersbergerbrücke sollen die Züge in den Untergrund ab- und kurz vorm Leuchtenbergring wieder auftauchen – oder umgekehrt (siehe Grafik). Dazwischen sind drei Stationen geplant: am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof. Ursprünglich sollten es mehr sein. Weil aber die Kosten explodierten, fiel mancher Halt dem Rotstift zum Opfer. Immer wieder wurde umgeplant – der Abschnitt in Haidhausen sogar zweimal. Das kostete Zeit.

Geht es tatsächlich los, werden die Baustellen in der Münchner Innenstadt riesig sein. Für die Stationen müssen tiefe Schächte gegraben werden. Der Orleansplatz vor dem Ostbahnhof wird mindestens fünf Jahre zur Baustelle. Auch am Hauptbahnhof wird in die Tiefe gebuddelt. Auf 68 Monate beziffert die Bahn die Gesamtbauezeit.

Die Tunnel selbst sollen unterirdisch vorangetrieben werden. Doch auch das macht Ingeborg Michelfeit Angst. Sie ist vom Marienhof ein paar Meter weiter gegangen zur Frauenkirche. „In nur 9,50 Meter Entfernung vom Dom verläuft hier drunter der zweite Tunnel“, sagt sie. Und keiner könne sagen, wie sich die Setzungen des



Untergrund-Kämpferin: Ingeborg Michelfeit ist gegen die zweite S-Bahn-Röhre. M. SCHLAF



Protest der Wutbürger: ein Plakat an einem Baum am Orleansplatz. FOTO: WESTERMANN



**Otto Wiesheu,**  
Vater des Projekts, hält den Tunnel für unverzichtbar.



**Martin Zeil**  
gibt sich optimistisch, dass die Röhre schnell kommt.



**Erwin Huber**  
wirft Zeil Untätigkeit beim Tunnelbau vor.



Blick in die Röhre: der S-Bahn-Tunnel am Stachus. FOTO: MARCUS SCHLAF/ARCHIV

Erdreichs auswirken. Mit bis zu 5,1 Millimeter Senkung kalkuliert die Bahn, hält das aber für problemlos. Auch im Ordinarat, das zu Zeiten Kardinal Friedrich Wetter auf die Barrikaden gegangen war, habe man zuletzt gemeint, dass schon nichts passiere, sagt Michelfeit. Sie müsse keine Angst haben. So recht glauben will sie das nicht.

Für weitere Umplanungen der Trasse wäre es nun ohnehin zu spät. Nachdem sich der Freistaat lange mehr um den Transrapid kümmerte und die Stammstrecke hintanstellte, soll nun alles ganz schnell gehen. Denn Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) sieht bei der Finanzierung ein Licht am Horizont: die Bewerbung um Olympia 2018. Ein Sonderbudget des Bundes für die Winterspiele könnte die Mittel bringen, die bei der Nahverkehrsförderung fehlen, hofft Zeil. Bund und Freistaat könnten sich dann die Kosten teilen.

Doch manch ein Kenner des Projekts bezweifelt, dass dies eine gute Idee war. Denn um die Sondergelder zu bekom-

## Im Frühjahr 2012 sollen die ersten Bagger rollen

men, müsste München nicht nur den Zuschlag für Olympia erhalten – was nicht so sicher ist. Der Tunnel müsste auch spätestens ein paar Monate vor den Winterspielen fertig werden. Wie ein Mantra verkündet Minister Zeil, dass das auch zu schaffen sei. Man liege „voll im Zeitplan“, sagt er. Ein Insider aus Berlin meint dagegen zur geplanten Fertigstellung Ende 2017: „Völlig aussichtslos.“

Gegen Zeils Zeitplan spricht auch der Planungsstand. Erst für einen Bauabschnitt – den mittleren zwischen Stachus und Isar – liegt eine Baugenehmigung des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) vor. Die restlichen zwei Abschnitte sind noch in der Planfeststellung. Bis zu einem Beschluss des EBA kann es noch dauern. Danach sind Klagen zu erwarten – zumindest aus dem Stadtteil Haidhausen. Die Frage wird deshalb sein, ob Zeil die Bagger am Marienhof anrollen lassen kann, wenn woanders noch geklagt wird. Er hat es zumindest vor. Im Frühjahr 2012 sollen hier die Hauptbaumaßnahmen beginnen.

Martin Runge, der verkehrspolitische Sprecher der Grünen im Landtag, wie Michelfeit ein Gegner des Tunnels, sieht noch ein Problem: „Bevor nicht alles durchgeplant ist, kennen wir die Kosten nicht“, sagt Runge. Schon jetzt ist die Finanzierung auf Kante genäht. Der sogenannte Nutzen-Kosten-Faktor liegt mit 1,15

nur knapp über der magischen Eins, ab der der Bund fördern darf. Um die zu erreichen, musste man beim Betriebssystem den zunächst geplanten 10-Minuten-Takt aufgeben und auf einen 15-Minuten-Rhythmus mit zwei zusätzlichen Express-S-Bahnen umschwenken. Auf einigen Strecken wird es Verbesserungen geben, auf anderen auch Verschlechterungen. „Das System überzeugt uns gar nicht“, sagt Andreas Barth vom Fahrgastverband Pro Bahn. „Die Fahrzeiten beim 15-Minuten-Takt kann sich doch kein Mensch merken.“

Am 6. Juli fällt im südafrikanischen Durban die Entscheidung über die Vergabe der Winterspiele 2018. Vorher will der Bund nicht über Sondergelder verhandeln. Was dann kommt, weiß keiner. „Es ist Götterdämmerung“, orakelt Grünen-Politiker Runge. „Die politische Unterstützung ist sehr zaghaft.“ Selbst in der schwarz-gelben Landtagskoalition rumort es. Erst unlängst warf der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Landtag, Erwin Huber (CSU), dem Verkehrsminister Zeil vor, dass der im vergangenen Jahr kaum etwas bewegt habe. Vor wenigen Tagen legte Huber, von 2005 bis 2007 selbst bayerischer Verkehrsminister, frech nach. Im Verkehrsausschuss frotzelte er in Richtung Zeil, vielleicht werde der Tunnel – wenn schon nicht 2018 – ja wenigstens zu Olympia 2026 fertig.

Projekt-Initiator Otto Wiesheu glaubt indes weiter an den S-Bahn-Tunnel. „Wenn dieses Vorhaben nicht finanzierbar sein soll, dann frage ich mich, was los ist im Land“, wettet er. „Wird der Tunnel nicht gebaut, gibt es dauerhaft ein Chaos im Nahverkehr.“ Auch Andreas Barth von Pro Bahn will, dass etwas passiert, aber etwas anderes. Statt eine teure Röhre durch die Schotterebene zu treiben, könne man doch die Außenäste der S-Bahn ausbauen, meint Barth. „Das bringt schon vorher was. Ich befürchte aber, dass wir diese lähmende Debatte noch viele Jahre haben werden.“

Tunnel-Gegnerin Michelfeit hat sich trotz Kälte auf eine Parkbank am Marienhof gesetzt. Ja klar, sagt sie, die Demonstrationen um das Großprojekt „Stuttgart 21“ habe sie schon verfolgt. Zehntausende Menschen waren da gegen den unterirdischen Bahnhof im Schwabenland auf die Straße gegangen. Bei einer Demo in Haidhausen waren es im Oktober gerade mal 900. Nein, sagt Michelfeit dann, sie glaube auch generell nicht, dass so ein Projekt nur am Widerstand der Bürger scheitern würde. „Vielleicht aber, weil das Vorhaben völlig verkorst ist.“