

Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Die Bahn soll im Detail nachbessern

City-Geschäftsleute fürchten die Großbaustelle

Zäune vorm Schaufenster, Lkw-Transporte durch die Fußgängerzone: Stadtrat fordert ein Logistikkonzept

Von Dominik Hutter

Gut 40 Meter tief, separate Ausstiegshahnsteige, zentraler Zugang vom Marienhof aus, Verzicht auf einen Ausgang am Promenadeplatz: Die Stadt ist bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke nun offiziell auf Bahnlinie eingeschwenkt. Der Feriensenat des Stadtrats hat sich gestern einstimmig für die Mittellage und gegen die einst favorisierte Westvariante der Haltestelle ausgesprochen. Im Detail sehen Stadträte wie auch die Fachreferate Nachbesserungsbedarf - vor allem bei der Baustellenlogistik sowie im Umwelt- und Katastrophenschutz.

Angesichts einer fünfjährigen Bauzeit, die im Herbst 2006 gleich mit dem laut-

starken Einbringen von bis zu 60 Meter tiefen Schlitzwänden beginnt, liegen vor allem bei den Geschäftsleuten der Innenstadt die Nerven blank. City-Partner-Geschäftsführer Wolfgang Fischer, der die Stadtratssitzung von der Zuschauertribüne aus verfolgte, graut es schon vor Kundenschrecks wie Bauzäunen in Schaufensternähe oder Lkw-Transporten durch Geschäftsstraßen und Fußgängerzonen. „Bisher hat die Bahn nicht einmal die Grundstückseigentümer kontaktiert, deren Flächen unterfahren werden“, ärgert er sich. Die Bahn ist Herrin des gesamten Planungsverfahrens, die Stadt kann lediglich eine Stellungnahme im Planfestellungsverfahren abgeben. Dennoch will sich das Rathaus bemü-

hen, Geschäftsleuten wie Anwohnern zu helfen. Auf Vorschlag von SPD und CSU wird nun bei der Bahn ein Gesamtlogistikkonzept angemahnt, das nicht nur die Großbaustelle zweite Stammstrecke, sondern auch Zusatzbelastungen wie etwa den Transrapid umfasst, der fast gleichzeitig angegangen werden soll. Keine Rolle solle darin die von der Bahn vorgeschlagene Lkw-Route über Maffeistraße und Promenadeplatz spielen, für die man wohl eigens den Belag der Fußgängerzone verstärken müsste. Auf mäßige Begeisterung im Rathaus stoßen auch einige optische Verunstaltungen, die die Stadtverwaltung teilweise für vermeidbar hält - eine aufgeständerte Bauabwasserleitung quer über den Marstallplatz etwa oder

die Baumfällungen rund um die geplanten Notausstiege an der Maxburg sowie in der Maximilianstraße.

Auch im Baureferat, das die vorhandenen U-Bahn-Anlagen betreut, sind noch nicht alle Sorgen ausgeräumt. Direkt unter dem Marienhof etwa, wo die neue S-Bahn-Strecke nur fünf Meter unter den U3/U6-Röhren verläuft, verlässt man angesichts des geplanten Tunnel-Querschnitts „den bisherigen Erfahrungsbereich beim bergmännischen Tunnelvortrieb in München“. Eine denkbare Folge von Bodenverschiebungen seien Schäden an der Außenabdichtung der 1971 eröffneten U-Bahn-Strecke, die „mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erfolgreich saniert“ werden könnten.

SZ vom 25.08.2005