

München

Durch Umplanungen werde der Nutzen kleiner, sagen Gegner. Dann dürfte der Bund nicht zahlen. Der Widerstand formiert sich. Liegen Angebote vor, können die Kosten besser geschätzt werden. Und das ist die zentrale Frage

Die Baugenehmigung für einen weiteren Abschnitt des zweiten S-Bahn-Tunnels ist kaum erteilt, da prüfen die Grünen schon eine Klage dagegen. Womöglich wehren sich auch Geschäftsleute aus dem Bahnhofsviertel. Die Bahn will trotzdem die ersten Aufträge ausschreiben

Von Daniela Kuhr

und Marco Völklein

Es hat lange gedauert, eine wichtige Hürde beim geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel ist genommen. Doch dessen Gegner kündigen bereits juristischen Widerstand an. Am Mittwoch hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Baugenehmigung, den sogenannten Planfeststellungsbeschluss, für den westlichen Abschnitt der Strecke erlassen. Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) lobte, damit sei nun endlich eine Entscheidung gefallen, die wir seit vielen Monaten erwartet haben. Die jetzige Stammstrecke sei völlig überlastet und gehöre zu den am meisten befahrenen Strecken Deutschlands, wenn nicht ganz Europas. Schon aus diesem Grund sei die zweite Röhre dringend notwendig. Die Landtags-Grünen kündigten an, juristische Schritte gegen den Bescheid zu prüfen.

Wie mit dem Freistaat verabredet, wolle die Deutsche Bahn (DB) nun in den nächsten Wochen ein erstes großes Baulos auf den Markt bringen, kündigte DB-Vorstand Volker Kefer an. Dann wird sich zeigen, ob wir mit unseren Kostenermittlungen richtig liegen. Ausschreiben wolle man die Tunnelstrecke von der Donnersbergerbrücke bis zum Marienhof sowie die Arbeiten für die geplante Station unter dem Hauptbahnhof. Nach SZ-Informationen haben bereits mehrere Baukonzerne, für die solche Tunnelgroßaufträge infrage kommen, in den vergangenen Monaten Stäbe mit Fachleuten eingerichtet, um sich auf die Ausschreibung stürzen zu können. Konkrete Angebote sollen laut Kefer bis Ende 2015, Anfang 2016 vorliegen.

Anhand dieser Angebote könnten dann die bisher geschätzten Kosten überprüft werden, sagte Herrmann. Schließlich seien seit den Berechnungen ein paar Jahre vergangen. Erst nach dieser Plausibilitätsprüfung würden Stadt, Land, Bahn und Bund einen endgültigen Finanzierungsvertrag vereinbaren. Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) bekräftigte, die Stadt stehe zu ihrer freiwilligen Finanzierungszusage. Zuletzt hatten Herrmanns Planer und die Ingenieure der DB die Projektkosten auf fast 2,6 Milliarden Euro taxiert. Der SPD-Haushaltsexperte Ewald Schurer hatte bereits einen Betrag von drei Milliarden Euro genannt, Gegner des Projekts rechnen mit noch weit größeren Summen.

Ohnehin werden nun Juristen den mehr als 440 Seiten umfassenden Bescheid genau prüfen. Ein Knackpunkt: Am Hauptbahnhof wird es ausweislich des Genehmigungsbescheids keinen direkten Übergang geben von den bestehenden U-Bahn-Linien U4 und U5 zur zweiten Röhre. Herrmann sagte, dieser Punkt sei aus dem Planfeststellungsbeschluss vorerst ausgenommen worden, um das Projekt nicht weiter zu verzögern. Zwar sei dies ein wichtiger Punkt, im Vergleich zum Gesamtprojekt aber eher eine relativ kleine Maßnahme, die sich auch noch später im Rahmen einer Planänderung korrigieren lasse. Das sieht der Grünen-Landtagsabgeordnete Markus Ganserer indes anders. Er erkennt darin einen von mehreren Ansatzpunkten, um juristisch gegen den Bescheid vorzugehen. Denn ohne den direkten Übergang müssen umsteigende Fahrgäste längere Fußwege zurücklegen als geplant. Das könnte laut Ganserer den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projekts so sehr schmälern, dass der Bund am Ende gar keine Zuschüsse zahlen darf. Er forderte daher, was der Freistaat bislang abgelehnt hat, eine Neuberechnung nicht nur der Kosten, sondern auch des Nutzens. Und er kündigte an, mögliche Kläger im Umfeld des Hauptbahnhofs zu suchen.

Offen ist, ob sich Geschäftsleute aus dem Bahnhofsviertel gegen den Bau juristisch wehren. Am Marienhof, wo ebenfalls in 40 Metern Tiefe eine Station entstehen soll, waren Anlieger vor Jahren vor Gericht gezogen und hatten einen besseren Lärmschutz erstritten. Am Hauptbahnhof fürchtet zumindest Karstadt während der Bauphase Umsatzeinbußen. Die Einwendungen des Handelshauses weist das EBA in seinem Bescheid allerdings zurück. In der nächsten Woche planen Anwohner und Geschäftsleute im südlichen Bahnhofsviertel eine Besprechung, um ihr mögliches Vorgehen gegebenenfalls abzustimmen.

Die Bürgerinitiative in Haidhausen indes will nicht gegen den jetzt erlassenen Bescheid vorgehen. Wir warten ab, bis der Bescheid für den dritten Bauabschnitt erlassen wird, sagte deren Vorsitzender Walter Heldmann. Minister Herrmann kündigte an, nun mit Nachdruck darauf zu drängen, dass die Genehmigung für den Abschnitt im Osten (von der Isar bis zum Leuchtenbergring) bis Herbst oder spätestens bis Ende des Jahres erlassen wird.

Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) zeigte sich indes zuversichtlich, dass das Projekt alle noch anstehenden Hürden nehmen wird. Das war und ist mein Versprechen an die Bevölkerung. Völlig klar sei, dass man den Verkehr auf die Höhe der Zeit bringen muss, sagte Seehofer. Sonst hat man eine Situation, wie man sie aus den großen Metropolen der Welt kennt.

So soll es künftig unter dem Hauptbahnhof aussehen: Über ein zentrales Zugangsbauwerk sollen die Fahrgäste zur zweiten Röhre in 40 Metern Tiefe gelangen. Simulation: Deutsche Bahn

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 11. Juni 2015, Seite 39