

München

Wühlen auf Knopfdruck Die Gegner des Projekts hoffen noch immer, den Bau verhindern zu können

Sieben Männer geben im April das Startzeichen für den Bau der zweiten Stammstrecke

Gelb und zackig: So soll der neue S-Bahnhof unter dem Marienhof einmal aussehen. Das Zentrum der Station befindet sich in 25 Metern Tiefe. Simulation: Stoiber Productions

Wenn es um so etwas Großes geht wie die zweite Stammstrecke, mit drei sehr tiefen Bahnhöfen in der Stadt und . wenn es reicht . 3,8 Milliarden Euro Baukosten, dann halten sich Offizielle beim Spatenstich nicht lange mit schönen Schaufeln auf. Nein, ein riesiger Bagger musste es sein, der die Arbeiten auf dem Marienhof am 5. April einleiten sollte. Die Offiziellen, das waren unter anderem Oberbürgermeister Dieter Reiter, Noch-Ministerpräsident Horst Seehofer, und Bahnchef Richard Lutz. Insgesamt sieben Freunde der Stammstrecke drückten auf einen Buzzer, der zwar keine Funktion, aber einen ziemlich Buzzer-mäßigen roten Knopf hatte.

Baubeginn: Das bedeutete 2017 vor allem, dass rund um das eigentliche Baufeld zunächst einmal Leitungen verlegt werden mussten, die dem künftigen Tiefbahnhof im Weg gestanden hätten. Im kommenden April beginnen die Bagger, den Bahnhof auszuheben. Dafür werden sie sich bis in 40 Meter Tiefe graben, das bedeutet auch, dass sich alle zehn Minuten ein mit Abraum beladener Lastwagen durch die Maximilianstraße schieben wird. Von 2019 an werden sich dann parallel zum großen Graben am Marienhof riesige Bohrmaschinen durch den Untergrund wühlen, ebenfalls 2019 soll der Orleansplatz für den neuen dortigen S-Bahnhof aufgegraben werden. Von 2020 an . alle Zeitpläne sind derzeit noch nicht verbindlich . entsteht eine neue Station am Hauptbahnhof. Es kommt viel auf die Münchner zu, doch bis zum Jahr 2023, so verspricht es der Projektleiter Markus Kretschmer, soll der Rohbau fertig und das Schlimmste überstanden sein. Noch immer laufen Gerichtsverfahren gegen die Stammstrecke für den östlichen Bauabschnitt. Auch diese sollen im Frühjahr entschieden sein, bis dahin machen sich die Gegner des Projekts immer noch Hoffnung, den Bau zu verhindern, obwohl er im westlichen Abschnitt der Strecke und eben im Zentrum bereits begonnen hat. Für die Staatsregierung, die Stadtspitze, die Bahn und den MVV ist der Tunnel alternativlos. Denn der sogenannte Südring, der oberirdisch verläuft und den die Tunnelgegner gerne ausgebaut hätten, galt als nicht förderfähig. Andreas Schubert

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 27. Dezember 2017, Seite 32