

MÜNCHNER MOMENTE

Der frühe Vogel brüllt herum



VON STEPHAN HANDEL

Schnee hin, Schnee her, ist ja eh schon wieder fast alles weg. Vielmehr ist, wie in jedem Frühjahr, momentan wieder ein bedenkenswertes Konzert zu beobachten, vielmehr zu beäugeln: Zur Stärkung des seelischen Gleichgewichts den Morgen nicht leise und langsam zu beginnen – sondern mit einer kräftigen Schimpfkanonade. Schelten und zetern und schreien und herumbüllen, das scheint der inneren Hygiene außerordentlich zuträglich zu sein.

Jedenfalls bei Vögeln. Von ihnen ist tagsüber selten etwas zu hören – aber morgens, so gegen vier, halb fünf, Eiseskälte egal, da starten sie ihren Morgenruf, vielstimmig, quadrophonisch und sehr laut. Dass andere Zweibeiner um diese Zeit noch gerne schlafen würden, ist ihnen egal – sie nehmen sich das Recht des Künstlers, seine Kunst darzubieten, wann und wo es ihm beliebt, und sei es in einem Reihenhausbau am Rande der großen Stadt. Außerdem müssen sie wahrscheinlich so früh los, weil der frühe Vogel ja bekanntlich den Wurm fängt.

„Vögel sind das Gegenteil von Zeit“, hat der französische Komponist Olivier Messiaen geschrieben. Dann hat er sich in die Natur gesetzt und die Lieder der Vögel aufgeschrieben: der Pirol, das Rotkehlchen, der Teichrohrsänger. Später entstand daraus der „Vogelkatalog“, Catalogue d'Oiseaux, ein fast drei Stunden dauerndes Klavierwerk, in dem der Pianist insgesamt 77 Vogelstimmen nachzuahmen hat. Trotz seiner Herkunft wird das Werk, wenn es denn gespielt wird, hauptsächlich abends vorgetragen, eben weil menschliche Konzerte abends in der Philharmonie stattfinden und nicht frühmorgens im Vorgarten.

Haben Vögel eigentlich einen Chef? Den Zaunkönig vielleicht? Eventuell ließe sich mit dem ja in Verhandlungen eingetretten, nun, da die Kunstfertigkeiten seines Volkes dokumentiert sind: Die Vögel singen nicht mehr um vier Uhr morgens, und wenn, dann nur noch außerhalb der Stadtgrenzen. Dafür wird in jeder Gemeinde einmal im Jahr der Vogelkatalog aufgeführt, für alle, die das mögen und brauchen. Das Ganze wird natürlich an einem Abend stattfindend, angesichts der Dauer des Stücks aber auch nicht zu spät. 18 Uhr vielleicht, dann können Nachteulen und Morgenlerchen gleichermaßen dabei sein, ganz ausgeschlafen natürlich.

Gericht verbietet Wiesen-Reservierungen

Wiesn-Wirte haben in ihrem Kampf gegen teure Zweitverkäufe von Tischreservierungen einen Etappensieg erzielt. Das Landgericht München I untersagte am Montag einer Agentur, Tickets für die Zelte Augustiner, Bräurosl und Hofbräu zu verkaufen. Die Urteile sind aber nicht rechtskräftig. Obwohl die Entscheidung über das Oktoberfest 2022 nicht endgültig getroffen ist, werden bereits jetzt im Internet Reservierungen zu teils hohen Preisen gehandelt. Das Angebot sei irreführend und verstöße gegen das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb, da die Agentur ihren Kunden zumindest zum Zeitpunkt der Bestellung keinen rechtswirksamen Anspruch auf eine Reservierung verschaffen könne, urteilte das Gericht. Die Agentur dürfe Tischreservierungen nur dann als solche verkaufen, wenn sie über die erforderlichen Einlassunterlagen verfüge und diese den Käufern zur Verfügung stellen könne. Derzeit stehe aber noch nicht fest, ob die Wiesn 2022 überhaupt stattfinde. DPA

DAS WETTER

9°/4°

Der Himmel zeigt sich wolkenverhangen und regnerisch. > Seite R9



Beim Spatenstich drückten OB Reiter (von links), DB-Infrastrukturvorstand Pofalla, Bayerns Innenminister Herrmann, Ministerpräsident Seehofer, Verkehrsminister Dobrindt und DB-Vorstandsvorsitzer Lutz symbolisch einen kameratauglichen roten Buzzer ohne Funktion. Erst im Januar konnten die Aushubarbeiten am Marienhof (rechts) beginnen. FOTOS: ALESSANDRA SCHELLENGER, STEPHAN RUMPF



Achtung, Hindernisse auf den Gleisen

Vor fünf Jahren erfolgte der Spatenstich für die zweite S-Bahn-Stammstrecke. Vom Ziel, dass dort von 2026 an Züge fahren, ist man nun weit entfernt. Wo wird derzeit gebaut, welche Probleme sind aufgetaucht und welche offenen Fragen gibt es noch? Ein Überblick

VON ANDREAS SCHUBERT

Hätte nur noch ein fröhliches „Obagert is“ aus dem Mund von Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) gefehlt, um die Show abzurunden. Als die Deutsche Bahn (DB) am 5. April 2017 zum großen Spatenstich für die zweite S-Bahn-Stammstrecke am Marienhof einlud, sollte es ein richtiges Volksfest werden, mit Wirtmeile, Festzelt und Livemusik. So viel Volk zog es dann gar nicht zum Marienhof, dafür war es an dem Tag ein bisschen zu kalt. Dafür waren etwa 50 Gegner der Stammstrecke gekommen, um gegen deren Bau zu protestieren, mit dabei die Landtagsgrünen mit ihrem damaligen verkehrspolitischen Sprecher Markus Ganserer (heute als Tessa Ganserer Bundestagsabgeordnete) und der Bund Naturschutz.

Der Protest mit Sprüchen wie „Unten durch ist dumm, darum nur oben herum“ ging bei dem ganzen Tamtam mit allerlei geladenen Gästen und einem Pressetross allerdings ein wenig unter. Es gab ja was zu sehen: Mit schönen Schaufeln hielt man sich damals beim Spatenstich nicht auf, stattdessen musste es ein riesiger Bagger sein, um die Arbeiten einzuleiten. Die offiziellen – das waren neben Reiter damals unter anderem Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU), Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und Bahnchef Richard Lutz – drängten sich für die Fotos um einen symbolischen Buzzer, der zwar keine Funktion, aber einen ziemlich kameratauglichen roten Knopf hatte.

Nach den jahrelangen Debatten um die zweite Stammstrecke und vielen Verzögerungen gab man sich beim offiziellen Baubeginn vor fünf Jahren noch optimistisch. Schon 2019 sollten laut DB die Tunnelbohrer loslegen, bis 2021 dann die Gruben für die drei Bahnhöfe ausgehoben und der Tunnel fertig gebohrt sein. „2023 ist das Schlimmste überstanden“, sagte der damalige Projektleiter Markus Kretschmer. Und: 2026 sollten die Züge bereits durch die neue Stammstrecke rollen, hieß es.

Die Skeptiker, die den Zeitplan von Beginn an anzweifelten, sollten Recht behalten. Nach vielen aufwendigen Vorarbeiten haben erst diesen Januar die eigentlichen Aushubarbeiten an den Tiefbahnhöfen Marienhof und Hauptbahnhof angefangen. Die Baugenehmigung für den Ostabschnitt und den neuen S-Bahn-Halt am Ostbahnhof steht noch immer aus. Und am Marienhof dauert es noch zwei Jahre, bis die Bagger die endgültige Tiefe von 40 Metern erreicht haben. Am Hauptbahnhof ist das auch nicht anders.

Dass sich das Projekt in die Länge zieht, hat vielerlei Gründe: Am Hauptbahnhof stellte sich heraus, dass der Bahnsteig um 80 Meter nach Westen verschoben werden muss, um die Bauabläufe zu „optimieren“, wie es die DB nennt. Die ursprüngliche Lage des Bahnsteigs wäre zu knapp unter den bestehenden U-Bahn-Röhren gewesen, was statische Probleme mit sich gebracht hätte. Das zentrale Zugangsbauwerk bleibt aber an der geplanten Stelle, wo auch das neue Empfangsgebäude entstehen wird, angeblich bis 2029. Auch am Marienhof wurde umgeplant. Statt vier einzelner Baugruben gibt es dort jetzt nur noch eine große, auch das soll Zeit und Geld sparen.

Immer wieder musste umgeplant werden, Ende 2019 verließ der Projektleiter die DB

Warum am Hauptbahnhof und Marienhof nicht von Anfang an anders geplant wurde, darauf gab es jeweils keine oder nur wenige Antworten. Dem Vorwurf der „Fehlplanung“ widerspricht die DB bis heute stets, auch am Plan, bis 2026 fertig zu sein, hielt sie lange fest. Das änderte sich erst, nachdem der Münchner Stadtrat Anfang 2018 beschlossen hatte, die U-Bahnlinie U9 in den Nahverkehrsplan aufzunehmen, weshalb am Hauptbahnhof ein Rohbau für einen späteren U-Bahnhof entstehen soll. Seither ist die Einweihung der Stammstrecke auf 2028 terminiert, was ebenso angezweifelt wird. Noch prüfe man das, heißt es seitens der DB. Kritiker gehen aber von einer deutlich späteren Fertigstellung aus.

Trotz der vielen Umplanungen, die laut offizieller Lesart bei so einem großen Bauprojekt nicht ungewöhnlich sind, hat sich inzwischen schon viel getan bei den Bauarbeiten zur zweiten Stammstrecke. Eine der markantesten Maßnahmen war der Abriss des alten Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof im Mai 2019, den die DB ebenfalls mit einem kleinen Fest feierte. Die Gegner des Abrisses und der zweiten Stammstrecke, darunter das Münchner Forum, der Bund Naturschutz und die Linke, sprachen damals von „Bahnhofsmord“. Der Abriss widerspreche dem Denkmalschutz, argumentierten einige. Zwar war die Halle selbst nicht geschützt, die Gegner sahen sie aber als Teil eines erhaltenen Ensembles. Der Versuch den Abriss in letzter Minute mit einem Antrag vor dem bayerischen Verfassungsgerichtshof zu stoppen, scheiterte.

Eine weitere große Umplanung, die die Bauarbeiten verzögert, wurde im Juli 2019 bekannt. Nachdem die DB selbst ihre Autozüge abgeschafft hatte, betrachtete sie das Auto-Verladeterminale am Ostbahnhof als nicht mehr notwendig und beschloss, den dritten unterirdischen Bahnhof der zweiten Stammstrecke nicht mehr unter dem Orleansplatz zu bauen, sondern auf dem Bahngelände an der Friedenstraße. Dort befindet sich eben dieses Verladeterminale. Ein privates Bahnunternehmen, das nach wie vor Reisen per Auto-Zug anbietet, stemmt sich seither gegen das Vorhaben, das Terminal nach Kempten zu verlegen, und hat Einwände gegen die Planungen erhoben, ebenso der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD). Diese neue Umplanung erforderte ein neues

Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt, das noch andauert.

Zudem muss nun im Osten eine dritte Röhre als Rettungsweg gebohrt werden, im Gegenzug entfallen allerdings die Rettungsschächte, die vorab bei den Bürgern Haidhausens für mächtig Ärger gesorgt hatten. Auch sie hatten jahrelangen Lärm und Schmutz vor der Haustür befürchtet. Diese Ängste gibt es nun nicht mehr. Und es seien auch keine Überraschungen mehr zu erwarten, hieß es damals bei der DB: „Das war’s jetzt, definitiv“.

Derjenige, der diese Worte sagte, Projektleiter Markus Kretschmer, schied dann einigermaßen überraschend aus dem Unternehmen aus, im „gegenseitigen Einvernehmen“, wie er und die DB betonten. Im Oktober 2019 wurde die Kündigung bekannt, Ende des Jahres räumte Kretschmer seinen Posten. Mutmaßungen über einen Rauswurf wegen der vielen Umplanungen widersprachen beide Seiten. Anfang 2020 übernahm der Wirtschaftsingenieur Kai Kruschinski die Projektleitung.

Die Arbeiten in der Innenstadt erfolgen hinter hohen Schallschutzwänden, der Aushub findet unter Betondeckeln statt. Sicht- und hörbarer (auch nachts) geht es am Bahnhof Laim voran, wo künftig die erste und zweite Stammstrecke aufeinander treffen. Die sogenannte Umweltverbundröhre für den öffentlichen Nahverkehr, Fußgänger und Radfahrer ist schon recht weit gediehen. Im Juli 2021 montierte die DB als erstes fertiges Bauwerk der zweiten Stammstrecke eine 95 Meter lange Stabbogenbrücke am S-Bahnhof Hirschgarten. In der Nähe der Donnersbergerbrücke ha-

950 Züge fahren heute täglich auf der Stammstrecke, es könnten mal 2000 werden

Wann genau die Tunnelbohrer aktiviert werden, ist noch unklar. Fest steht: Sie sollen sich von beiden Richtungen dem Marienhof nähern, wo sie dann nach getaner Arbeit zerlegt und abtransportiert werden. Bis dahin müssen die Münchner noch ein Weilchen mit der Großbaustelle im Herzen der Stadt leben. Wenn die Stammstrecke fertig ist, soll die S-Bahn leistungsfähiger und zuverlässiger sein. Heute verkehren rund 950 Züge täglich auf der Stammstrecke, nach dem fertigen Ausbau sind es mindestens 1200. Theoretisch könnte die Kapazität nach Angaben der DB sogar auf 2000 erhöht werden.

Außer dem sieben Kilometer langen Tunnel und den Umbauten in Laim sowie später auch am Leuchtenbergring hat die Bahn im Zuge des Stammstreckenbaus noch weitere Maßnahmen angestoßen oder bereits beendet. Um für mehr Zugverkehr gewappnet zu sein, erweiterte die DB das S-Bahn-Werk in Steinhausen um ein neues elektronisches Stellwerk und sieben Abstellgleise. Am Ostbahnhof soll von 2023 an das neue elektronische Stellwerk das bisherige anfällige Relaisstellwerk ersetzen.

OB Reiter sprach weiland von einem Nutzen für die ganze Stadt, Seehofer gab den Gegnern mit auf den Weg, im Leben müsse man auch mal eine Belastung in Kauf nehmen, um ein höheres Ziel zu erreichen. Wie lange diese Belastung noch dauert, muss sich derweil noch herausstellen.

Am Eröffnungabend vor fünf Jahren trat übrigens auch die A-Cappella-Band *Wise Guys* auf. Deren (vor allem unter Bahnreisenden) berühmte Textzeile „Für Ihre Leidenschaftlichkeit danken wir spontan. Senkju für trävelling Deutsche Bahn!“ durfte damals natürlich nicht fehlen.



Mehr Wie das Unternehmen „Einfach Mensch“ für Nachhaltigkeit wirbt

> Leute, Seite R2

Ohne „Gerne weiter mit Maske“: Wie sich nach zwei Jahren das Einkaufen verändert hat

> München, Seite R3



Wenig Überall fehlen Azubis. Vier junge Menschen schildern ihren Berufsweg

> Bayern, Seite R7