

Auch München träumte von unterirdischem Bahnhof

Vorentwürfe für den Bau einer Station unter der Erde lagen vor - vor 3 Stunden

MÜNCHEN - Seit Stuttgart 21 ist klar, dass sich Projekte dieser Größenordnung nur unter größten Schwierigkeiten umsetzen lassen. München lernt das gerade bei seinen Plänen für einen zweiten S-Bahn-Tunnel. Dabei hätte es für die Stadt entschieden härter kommen können.



Die Münchner S-Bahn platzt aus allen Nähten. Während diese Erweiterungspläne Gestalt annehmen, ist München 21 beerdigt.

Foto: dpa

Die Adresse ist so edel wie das Ambiente gediegen. Gleich hinter dem Münchner Rathaus liegt der Marienhof, eine baumbestandene Grünfläche, an die sich noble Gastronomie und feinste Delikatessensläden schmiegen, neben der Bettwäsche der gehobenen Art angeboten wird, bestes Silber und Mode der besonderen Art. Wer den Marienhof auf seiner Visitenkarte nennen kann, der ist ganz oben. Bis jetzt.

Denn ausgerechnet hier will die Bahn nach ganz unten. Schon 2011 sollen sich die Bagger durch den Marienhof in die Tiefe wühlen. Weil die Münchner S-Bahn vor dem Kollaps steht, wird eine zweite Stammstrecke die Stadt unterqueren, 7,4 Kilometer lang und mit zwei Stationen an Hauptbahnhof und Marienhof. Kostenpunkt: Im Idealfall 1,52 Milliarden, eher aber zwei Milliarden Euro.

Gigantische Baustelle

Dafür bietet die Bahn einiges auf. Die Baustelle am Marienhof soll zur angeblich größten in Europa werden. Läuft es wie geplant, schachten die Arbeiter eine 50 Meter breite, 60 Meter lange und 40 Meter tiefe Grube aus. Über sie soll ein Teil des Aushubs an die Oberfläche geholt werden, den die Tunnelbauer produzieren.

Links zum Thema

Den Anliegern passt das gar nicht. Zwölf Geschäftsleute klagen gegen das Vorhaben. Das Projekt gefährde ihre Existenz, argumentieren sie, weil bis zu 180 Lastwagen jeden Tag den Marienhof ansteuern müssten, die den Dreck abfahren sollen. Unzumutbar, bekunden die Kaufleute und Gastronomen. Jedenfalls für sie selbst. Die Bahn kennt das von anderen Großprojekten und besonders von Stuttgart 21. Seit sie dort begonnen hat, den alten Bahnhof unter die Erde zu bringen, steht die Republik kopf. Proteste und Klagen, Schlichtungsverfahren und Demonstrationen haben Stuttgart zum Synonym gemacht für den Widerstand gegen Mammutprojekte.



■ [Wird der Frankenschnellweg zu einem ‚Nürnberg 21‘?](#)



■ [Stuttgart 21: Kluft bricht nach Schlichtung wieder auf](#)

■ [Weitere Meldungen aus der Region und Bayern](#)

In Wahrheit liegen die Dinge in München anders. Den zwölf Klägern etwa geht es nicht um die Stammstrecke selbst. Sie könnten mit dem Projekt leben, zumal sie in sieben, acht Jahren, wenn die Züge rollen sollen, vom Bahnhof direkt vor ihrer Tür durchaus profitieren könnten. Und so betonen ihre Anwälte, dass sie die Stammstrecke nicht verhindern wollten. Nur die riesige Baustelle vor ihren Geschäften wollen

-Anlagen, Kinos, Hotels, 10.000 Wohnungen sowie 170.00 Büros, Einkaufspassagen auf den überirdisch freigewordenen Flächen. Dazu bis zu acht Gleise in zwei Röhren, die München in 40 Metern Tiefe unterqueren sollten.

Kosten explodieren

Schon die groben Pläne ließen erahnen, dass die Kosten exorbitant sein dürften. Zehn Milliarden Mark setzten die Fachleute als Untergrenze an, umgerechnet 5,11 Milliarden Euro. Spätestens seit Stuttgart sollte klar sein, dass dieser Wert nie gehalten hätte. Anders als in CDU-regierten Stuttgart blieb im rot-grün-regierten Münchner Rathaus die Begeisterung gedämpft. Die Stadt konnte dem Ehrgeiz der Bahn so wenig folgen wie dem des Hamburger Architekten Meinhard von Gerkan.

Der revanchierte sich in Interviews, bescheinigte München eine fehlende sinnere Einstellung%eine säußerst kleinmütige%Sicht der Dinge und sprövinzielles Denken%München verpasse seine so einmalige Jahrhundertchance, dass sich danach eigentlich jeder Stadtbaurat und jeder Oberbürgermeister die Finger lecken müsste%München leckt sich die Finger bis heute nicht.

Und die Bahn hat ihre Pläne Schritt für Schritt eingedampft. Zuerst verzichtete sie auf die unterirdische Halle, dann auf den großen Tunnel, schließlich auf den ICE-Bahnhof unter dem Marienplatz. Und am Ende auf alles.

Selbst die Sanierung des maroden Bahnhofsgebäudes in München hatte so bescheidene Dimensionen angenommen, dass manche dahinter schon stille Rache vermuteten. Dank Olympia soll sich das wieder ändern. Jetzt denkt die Bahn über Umbauten für immerhin 350 Millionen Euro nach. Denn selbst wenn die Geschäftsleute vom Marienhof ihre Klage gewinnen und der Dreck der zweiten S-Bahnstrecke andermorts das Licht der Welt erblickt: Zum Bahnhof wird die Linie in jedem Fall führen.



Frei von Gelenkproblemen
mit Omega-3 Kapseln!
Wirksame Hilfe jetzt zum
Vorzugspreis ohne
Versandkosten bestellen!



Für Singles mit Niveau
Jetzt ElitePartner.de kostenlos
kennnenlernen und den richtigen
Partner finden.



Privat Krankenversichert
Nutzen Sie unseren
kostenlosen PKV-Vergleich
Wechseln und sparen Sie
schon ab 2011!

adcloud



VON R. ENGLISCH

NÜRNBERGER
Nachrichten