

Am Ende des Tunnels

Kommt sie nun, die zweite Stammstrecke? Was passiert, falls nicht? Die wichtigsten Fragen

Von Marco Völklein

Kommt sie denn nun oder kommt sie nicht? Während Archäologen am Marienhof bereits die ersten Kellergewölbe freigelegt haben, schauen alle gebannt auf die Entscheidung am 6. Juli in Durban. Denn sollte dort das Olympische Komitee die Winterspiele 2018 nicht nach München vergeben, wird es wohl nichts mit der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Das hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) erklärt – und damit heftigen Streit ausgelöst (siehe Beitrag rechts). Die SZ klärt die wichtigsten Fragen, die sich jetzt stellen:

Benötigt München für Olympia eigentlich den zweiten Tunnel?

Alle Fachleute sind sich einig: Natürlich hat die zweite Röhre nichts mit Olympia zu tun. Die Sportler und Zuschauer kommen auch ohne den Tunnel zu den Wettkampfstätten im Olympiapark und im Oberland; im Bewerbungsbuch für die Spiele, dem „Bidbook“, taucht die zweite Stammstrecke daher auch gar nicht auf. Doch die Befürworter setzen auf einen politischen Effekt: Ein Zuschlag bei Olympia würde dem Projekt einen kräftigen Schub geben, hofft zum Beispiel Bahn-Vorstand Volker Kefer.

Was passiert, wenn München die Olympischen Spiele nicht bekommt?

Vermutlich erst mal nichts. „Dann werden wir mit dem Bund diskutieren müssen“, hatte Kefer im April erklärt. Damals hatten er und Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) die Bau- und Finanzierungsvereinbarung für den Tunnel unterzeichnet. Damit kann die Bahn

nun beim Bund den Zuschuss von einer Milliarde Euro beantragen. Das Verfahren läuft, zu Ramsauers Aussage will sich der Konzern nicht äußern. Klar ist: Sollte München nicht den Zuschlag erhalten, wird es schwierig, den Bund vom Bau zu überzeugen. Der nötige Schub fällt dann aus – das Geld reicht nicht.

Stoppt die Bahn nun die Vorarbeiten am Marienhof?

Nein, sie sieht gar keinen Grund dazu. Denn bis zum 6. Juli ist alles offen. Und sollte das Olympische Komitee für München votieren, muss alles ganz schnell gehen – deshalb lässt die Bahn ja jetzt schon die Archäologen graben. Die Vorarbeiten sollen bis zum Herbst abgeschlossen sein; dann folgt die Winterpause. Und danach, also im März 2012, will die Bahn mit den eigentlichen Bauarbeiten für den geplanten Haltepunkt am Marienhof beginnen. Verschieben sich die archäologischen Grabungen, verschieben sich auch alle anderen Termine – dann gerät der äußerst straffe Zeitplan in ernsthafte Gefahr, der eine Fertigstellung des Tunnels samt den drei geplanten Stationen bis Ende 2017 vorsieht.

Kommt Olympia nicht, klafft dann lange Zeit eine Grube am Marienhof?

Die Stadt will das auf jeden Fall verhindern. Zuletzt hatte der Stadtrat mit breiter Mehrheit folgenden Plan verabschiedet: Geht München bei Olympia leer aus, soll der Bund bis spätestens Ende des Jahres sagen, ob er nun den Bau finanziert oder nicht. Fließt das Geld, könnte die Bahn richtig loslegen; fließt das Geld nicht, will die Stadt den Marienhof neu gestalten lassen. Entsprechende Entwür-

fe liegen seit 2006 in den Schubladen des Baureferats; die Bahn müsste einen Teil der Kosten für die Neugestaltung tragen. Um Klarheit zu bekommen, will die SPD im Rathaus, dass in der übernächsten Woche Fachleute aus dem Bundes- und dem Landesverkehrsministerium die Stadtparlamentarier über den Sachstand bei der Finanzierung informieren.

Gibt es einen „Plan B“, sollte die zweite Röhre nicht kommen?

Eigentlich nicht. Die Befürworter, allen voran Verkehrsminister Zeil, hoffen auf einen Olympia-Zuschlag für München – und damit auf Sondermittel für die zweite Röhre. Die Gegner des Tunnelprojekts verweisen dagegen auf ihre Alternativen. So wollen die Landtags-Grünen zusammen mit den Freien Wählern, Fahrgast- und Umweltverbänden den Bahn-Südring über Sendling ausbauen sowie Engstellen beseitigen (etwa die eingleisige Strecke zwischen Giesing und Perlach). Die Münchner CSU plädiert für eine Verlängerung der U 5 von Laim nach Pasing – dann könnten die Fahrgäste bei Störungen dort auf die U-Bahn ausweichen.

Wie stehen die Chancen für diese Alternativvorschläge?

Das Problem ist: Auch bei den Alternativen ist vieles unklar; es gibt kaum konkrete Pläne, keine Genehmigungen, schon gar nicht Finanzierungszusagen. Am weitesten sind die Planungen für die U 5 nach Pasing; an denen feilt das Baureferat seit Jahren. Den Südring indes hatte ein Gutachter im Auftrag der Staatsregierung als zu teuer eingestuft. Die Grünen halten dagegen, der Gutachter habe die Idee „systematisch schlechtgerechnet“.