

2. S-Bahn-Tunnel

Niederlage vor Gericht

Der Verein der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau hat vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht eine Niederlage erlitten. Zwar gilt das Ergebnis aufgrund verbesserter Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner der künftigen Baustellen offiziell als Vergleich – das zentrale Anliegen der BI – den 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit, immensen Investitionskosten und unzureichendem Brandschutz zu Fall zu bringen, ist aber gescheitert.

„Die Verhandlungen haben leider gezeigt, dass eine einmal getroffene politische Entscheidung auch durch die besten sachlichen Argumente nicht per Gerichtsentscheid revidiert werden kann“, heißt es am 21. Februar, dem Tag der Entscheidung, in einem Preetext von Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann, den Vorsitzenden der Haidhauser BI.

Insgesamt 78 Beweisanträge hatte die Bürgerinitiative, vertreten durch die Anwälte Dr. Andreas Lehnert und Eike Schönefelder, gestellt, um die Problematik der Tunnelplanung zu offenbaren und Alternativen aufzuzeigen.

Letztlich wurde von Seiten des Gerichts auf keine dieser 78 Beweisanträge eingegangen. Die Anwohner der Wohnanlage Max 3 in der Inneren Wiener Straße können sich nun gerade über einen erhöhten Lärmschutz freuen, wenn das Abzweigungswerk in den Maximiliansgärten errichtet wird. Einen ebenfalls erhöhten Lärmschutz haben sich zwei Hausbesitzer in der Weißenburger Straße erstritten. Die am Orleansplatz entstehende Haltestelle befindet sich teilweise sogar unter den Häusern der Kläger.

Da einer der Kläger krankheitsbedingt vor Gericht nicht erschienen war, hängt es nun von ihm ab, ob der Vergleich in dieser Form Bestand hat. Bis zum 29. März 2018 kann jede Partei den Vergleich noch widerrufen. Die in der Verhandlung anwesenden Hauseigentümer und die Vertreter der BI er-

kannten aber, dass sich ein besseres Verkehrskonzept für München wohl nicht auf dem Gerichtsweg durchsetzen lässt.

Dies habe auch viel mit der Geschichte der zweiten Stammstrecke zu tun. Noch in den 90er Jahren sei die Frage nach einer verbesserten Leistung des gesamten S-Bahn-Netzes im Vordergrund gestanden. Doch im Jahr 2001 habe man sich bereits für einen Tunnel parallel zur bestehenden Stammstrecke entschieden. Die Fixierung auf eine Trasse durch die Innenstadt sei so auch im Planfeststellungsbeschluss übernommen worden. „Wenn als Ziel von vornherein eine parallele Strecke durch die Innenstadt gefordert ist, werden für das Gericht z.B. mit einem Südring wesentliche Projektziele nicht erreicht“, heißt es deswegen in der Presseerklärung der BI. Nicht Rechnung getragen werde aber der Tatsache, dass die ursprünglichen Tunnelplanungen über die Jahre beschnitten wurden, die Haltestellen auf drei reduziert, der Tunnel tiefer als anfangs geplant werde und die Bahn sich von einem 10-Minuten Takt als Ziel verabschiedet habe.

Deshalb sei die BI „nach wie vor der Meinung, dass der Tieftunnel in der jetzt geplanten Form die falsche verkehrliche Lösung für München ist“.

Markus Kretschmer, Planungschef für den Bau der zweiten Stammstrecke, verwies nach Bekanntwerden des Vergleichs auf weitere Bemühungen der Bahn, das Münchner S-Bahn-Netz zu verbes-

sern, wie es nun mit dem Ausbau der Poccistraße zum Regionalbahnhof geschehe. Ansonsten könne er nun sein Technisches Team von 35 auf 100 Mitarbeiter aufstocken. Bereits im Oktober 2018 könne mit dem Bau des Tunnelbauwerks am Hauptbahnhof und am Marienhof begonnen werden. Am Orleansplatz werden die Bauarbeiten erst im September 2019 starten. Durch die Planänderungen, aber auch durch die Klagen sei der dritte Planfeststellungsabschnitt (PFA3) laut Kretschmer mit dem Zeitplan etwas zurück.

Für weitere Verzögerungen könnten zumindest am Hauptbahnhof die städtischen Pläne für die U9 sorgen. Denn auch die U9 muss mit einem Haltepunkt am Hauptbahnhof in die umfangreichen Tunnelbauarbeiten integriert werden.

„Bezüglich der Thematik U9 am Hauptbahnhof sind wir im Austausch mit den Stadtwerken und wir kennen die Überlegungen zur U9“, schreibt Jörg Mader, Referent für Bürgerkommunikation der DB Netz AG für die 2. Stammstrecke. „Es muss nicht zwangsläufig zu einer zeitlichen Verzögerung der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke kommen“, heißt es auf Anfrage der Haidhauser Nachrichten. Allerdings sei eine Integration der U9 „nur zum jetzigen Zeitpunkt machbar“. Weiter heißt es: „Nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke und dem Neubau des Empfangsgebäudes ist es kaum mehr möglich.“

Zuletzt fragte die HN auch, was es mit Überlegungen auf sich habe,

die Haltestelle Ostbahnhof für die 2. Stammstrecke vom Orleansplatz hinter den Ostbahnhof ins Gleisbett zu verlegen.

Dazu antwortete uns Jörg Mader:

„Wir kennen diese Idee, die Station der 2. Stammstrecke am Ostbahnhof zu verlegen, wie sie auch bei der Bürgerversammlung am 18.05.2017 vorgetragen wurde. Wir haben uns konzeptionell mit dieser Lösung beschäftigt, haben aber keinen Auftrag für eine Umplanung. Auch müsste ein Antrag auf Auflösung von Gleisen gestellt werden. Der Zeitbedarf für ein Planänderungsverfahren ist erfahrungsgemäß sehr groß, wie auch die zwei noch offenen Klagen aus Haidhausen (Stand: 19.2.2018) gezeigt haben. Grundlage für den Bau der Haltestelle Ostbahnhof ist der genehmigte Planfeststellungsbeschluss (...)“.

Letzte Hoffnung der Tunnelgegner ist nun die Anzeige der Linken-Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig gegen führende Spitzen des DB-Konzerns wegen Subventionsbetrug, sprich Verschwendung von Steuergeldern aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit.

Die Anzeige war vor über vier Monaten bei der Staatsanwaltschaft München eingegangen. Reaktionen der Staatsanwaltschaft gibt es bislang dazu keine.

Markus Wagner