

Rückschau auf Tunnelprozess: Warum's lief, wie's lief

„Ein Richter macht kein Verkehrskonzept“

Der Zweite S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel hat nun alle juristischen Hürden genommen, der Baubeginn am Orleansplatz wird in der zweiten Hälfte 2019 sein. Zuletzt hatte sich die Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau nach heißen internen Diskussionen gegen eine Weiterführung des Rechtsstreits und gegen den Gang vor das Bundesverwaltungsgericht entschieden. Allerdings scheinen noch tiefgreifende Veränderungen für die Haltestelle am Orleansplatz geplant.

„Die schriftliche Stellungnahme des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs war so eindeutig, das klar war, dass wir juristisch keine Chance mehr haben“ sagt Dr. Walter Heldmann zum entscheidenden 12.2.2018, als das Gericht alle 67 Beweisanträge der Bürgerinitiative (BI) abgelehnt hatte. Die beiden Hauseigentümer in der Weißenburgerstraße, die zusammen mit der BI gegen das Tunnelprojekt geklagt hatten, stimmten deshalb einem Vergleich zu, der die Bahn zu einigen Verbesserungen im Lärm- und Immissionsschutz verpflichtet. Außerdem soll es noch größere planerische Veränderungen am geplanten S-Bahn-Halt am Ostbahnhof geben.

„Da ist was im Busch“ sagt Heldmann, kann aber über das Ausmaß der Veränderungen noch keine Details beitragen. Die vergangenen Wochen hatte sich die BI mit der Aufarbeitung der Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) beschäftigt, und der HN auch auszugsweise die Stellungnahmen des Gerichts zukommen lassen. Dazu muss sich der interessierte Leser allerdings erst auf die Besonderheiten juristischer Denkungsart und Fachtermini einlassen.

Eines der vielen Themen, die die BI am Tunnelprojekt gerügt hatte, war, dass die momentane sternförmige Struktur des Münchner S-Bahn-Netzes durch den Tunnel ze-

mentiert werde, also beispielsweise Fahrgäste aus Unterführung, die nach Milbertshofen wollen, gezwungen sind, über das Stadtzentrum zu fahren und so 38 Minuten Fahrzeit benötigen. Gäbe es einen S-Bahn-Ring für München, sprich einen S-Bahn-tauglichen Ausbau des vorhandenen Nordrings, würde diese Fahrzeit auf gerade einmal 8 Minuten schrumpfen. Zum Argument, dass eine Sternstruktur nicht zukunftsfähig sei, äußerte sich der VGH folgendermaßen:

„Feststellungen in Bezug auf die „Nachhaltigkeit einer Entlastung der bestehenden Stammstrecke“ und einer „Entflechtung von Verkehrsströmen“ unter „Aufgabe des radialen Sternkonzepts“ betreffen keine Tatsachenfeststellungen, sondern die Würdigung des Sachverhalts und die Rechtsanwendung.“ Im Rahmen der Begrifflichkeiten „Tatsachenfeststellung“, „Würdigung des Sachverhalts“ und „Rechtsanwendung“ bewegt sich das Hohe Gericht sehr oft.

Claudia Frieser, selbst Richterin am VGH und für Presseanfragen zuständig, versucht, diese juristischen Begriffe für den Laien einzuordnen: So sei die Tatsache im Wortsinn erst einmal etwas Unumstößliches, allgemein so Anerkanntes. Nach der juristischen Logik könne nur zu einer Tatsache auch ein Beweisantrag gestellt werden, Gutachter könnten dann die Tatsache belegen.

Eine „Würdigung des Sachverhalts“ und eine „Rechtsanwendung“ sei in der Regel Sache des Gerichts, also eine Interpretation, eine Zuordnung der Fakten, nicht Angelegenheit der Kläger. Die Frage, was letztlich eine Tatsache ist, und was nicht, ist aber auch laut Richterin Frieser „nicht einfach zu beantworten“. Das Meiste in den Begründungen des Gerichts ist allerdings sehr stark formaljuristisch geprägt. Zu der Frage, warum das neue Betriebskonzept mit dem 2.S-Bahn-Tunnel keinen 10-Minuten-Takt ergibt, antwortet das Gericht folgendermaßen:

„Das bisherige Betriebskonzept für das bestehende S-Bahn-Netz, dessen Leistungsfähigkeit und die Bedeutung des 10-Minuten-Takts hierfür sind nicht entscheidungserheblich. Zum einen betrifft der angefochtene Planfeststellungsbeschluss nicht das bestehende, sondern ein geändertes S-Bahn-Netz. Zum anderen beziehen sich die Ziele des strittigen Vorhabens nicht auf die Realisierung eines bestimmten Betriebskonzepts. Auch wird im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss kein Betriebskonzept festgelegt und in der Abwägung nicht maßgeblich auf ein bestimmtes Betriebskonzept abgestellt.“

Spätestens hier dürften sich die meisten Verkehrsplaner die Haare raufen. Denn eigentlich gilt bei steigendem Verkehrsaufkommen unter

Planern eine gewisse Reihung, die besagt: zunächst versuche ich über ein verbessertes Betriebskonzept, dann über eine Aufrüstung der Züge, evtl. mit zusätzlichen Waggonen zu höheren Transportkapazitäten zu kommen. Erst wenn diese beiden Möglichkeiten ausgeschöpft sind, wird über den Bau neuer Strecken, Tunnels, etc. nachgedacht.

Also erst einen Tunnel zu bauen und sich dann Gedanken über ein Betriebskonzept zu machen, widerspricht eigentlich allen sinnvollen Vorgehensweisen. Doch genau so hatte es Innenminister Joachim Herrmann auch auf der Haidhauser Bürgerversammlung im Mai 2017 argumentiert, als Kritik am (ja bestehenden) Betriebskonzept laut wurde: wenn der Tunnel erst da sei, könne man ja mit anderen Betriebskonzepten eventuell auch höhere Kapazitäten erreichen.

Doch auch bei den vielen anderen Punkten, die vor Gericht verhandelt wurden, wird schnell klar: in einem Gerichtssaal wird es nur sehr selten gelingen, ein besseres Verkehrskonzept herbeizuklagen. So sagt auch Richterin Frieser: „ein Gericht kann nur prüfen, ob ein Projekt gesetzeskonform ist“. Es sei nicht Aufgabe eines Richters, darüber zu entscheiden, was das bessere Verkehrskonzept sei. Solange ein Bauprojekt den Gesetzesvorgaben entspreche, könne es auch nicht ausgehebelt werden. Zwar müsse sich ein öffentliches Bauprojekt im Rahmen der Planrechtfertigung an das „vernünftigerweise Gebotene“ halten, doch auch hier bestehe eine große Auslegungsspanne.

BI-Vorsitzender Heldmann sieht das Problem auch bei den engen Vorgaben des Eisenbahnbundesamts: „wenn ich in die Planfeststellung schon reinschreibe, dass für eine Entlastung der bisherigen Stammstrecke nur ein zweiter Tun-

nel in Frage kommt, dann wird es auch ein Tunnel und kein Südring“.

Gespannt dürfen die Haidhauser nun nur noch auf die Veränderungen sein, die für die Haltestelle am Ostbahnhof geplant sind.

Markus Wagner