

Demo der Tunnelgegner

„Kein zweites Stuttgart 21 in München“

Unter dem Motto „Kein zweites Stuttgart 21-Desaster in München“ trafen sich am Mittwoch, den 13. Dezember Münchner Aktivisten gegen den zweiten S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel und Stuttgart-21-Gegner zum Gedankenaustausch und einem Fototermin vor dem Münchner Hauptbahnhof.

So versammelten sich auf dem zugigen Vorplatz an der Nordseite des Bahnhofs sowohl der Grünen-Landtagsabgeordnete und Verkehrsexperte Martin Runge als auch Wolfgang Beyer, Sprecher des Arbeitskreises Schienenverkehr (AKS) des Münchner Forums, Wolfgang Hesse, ebenfalls AKS und der Initiative „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, Walter Heldmann von der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahnausbau, Thomas Kantke, Verkehrsberatung BKS und noch einige andere Aktivisten, um Kritik an den Bahnprojekten zu üben.

„Es gibt eine ganze Reihe von Parallelen zwischen dem Münchner Tunnel und Stuttgart 21“ sagt Christoph Engelhardt von Wiki-Real.org – das Faktencheckportal.

So wurden beide Projekte anfänglich mit einer Verdoppelung der Leistungsfähigkeit beworben. In Stuttgart werden im zukünftigen unterirdischen Bahnhof aber nur noch 32 Züge in der Stunde abgefertigt werden können – im bisherigen Kopfbahnhof sind es 38.

In München sollen durch den neuen Tieftunnel 33 S-Bahnzüge pro Stunde möglich sein. Bisher sind es aber schon 30 Züge in der Stunde, der neue Tunnel kann nur noch mit einem Drittel der Haltestellen aufwarten und in den Außenästen wird sich vielerorts der 10-Minutentakt auf einen 15-Minutentakt erhöhen.

Auch bei den Sicherheitsrisiken gibt es Parallelen, wie Engelhardt auf seiner Internetseite wikireal.org darstellt. So könnte in Stuttgart bei voller Bahnsteigbelegung nur die Hälfte der Menschen rechtzeitig evakuiert werden, weil Fluchtwege zu wenig Kapazitäten haben. Ein-

geschränkt wird der Betrieb auch durch das starke Gefälle. Erst nach der Eröffnung des neuen Stuttgarter Bahnhofs will das Eisenbahn-Bundesamt entscheiden, ob sich die geplante Kapazität und die Sicherheitsanforderungen ausschließen.

Beim Münchner Tunnel für die zweite Stammstrecke besteht die Befürchtung von Kritikern, dass die vorgesehenen Entrauchungsanlagen im Falle eines Brandes extrem brandbeschleunigend wirken könnten.

In puncto geologische Risiken ähneln sich laut Engelhardt ebenfalls die Probleme. In Stuttgart kommen die insgesamt 60 Kilometer Tunnel den Mineralwasser führenden Schichten gefährlich nahe, der Abfluss von Grund- und Hochwasser wird behindert und die Tunneln führen durch Gestein, das aufquellen kann, wenn es mit Wasser in Berührung kommt.

Im Falle Münchens kommt die neue S-Bahn-Trasse so nah an die Frauenkirche heran, dass der sogenannte Lastkegel, auf dem die Frauenkirche ruht, beeinträchtigt, und die Frauenkirche dadurch destabilisiert werden kann.

Was die Frage der Kosten anbelangt, können beide Projekte exorbitante Kostensteigerungen vorweisen. Sollte Stuttgart 21 ursprünglich für 2,5 Milliarden zu haben sein, kletterte der Preis zuletzt auf 7,6 Milliarden Euro, der Bundesrechnungshof geht mittlerweile sogar schon von bis zu 10 Milliarden Euro aus. Bei dem Münchner Tunnel lagen die Kosten zunächst bei 580 Millionen, um sich aktuell auf 3,84 Milliarden hochzuschrauben.

In scharfer Konkurrenz liegen die beiden Tunnelprojekte auch beim

Thema Schönrechnen. So heißt es auf der wikireal.org – Seite: „Bei der zweiten Stammstrecke wuchs mit jeder Kostensteigerung magischerweise der Nutzen trotz schrittweiser Reduzierung der verkehrlichen Leistung, so dass jeweils immer ein Nutzen-Kosten-Faktor knapp über 1 errechnet wurde.“

Alternativen und Varianten gibt es in beiden Fällen: der „Kopfbahnhof 21“ sei laut Engelhardt unfair bewertet worden und die Variante „Umstieg 21“, die ein Einsparpotential von mehreren Milliarden habe, komplett übergangen worden. Im Münchner Fall sei der wesentlich preiswertere Ausbau des Südrings „systematisch schlechtgeredet“ worden.

Erwähnt wissen will Engelhardt auch die großzügigen Parteispenden von Martin Herrenknecht, seines Zeichens Hersteller von Tunnelbohrmaschinen.

Zu guter Letzt möchte Engelhardt auf den seines Erachtens fehlgeleiteten Wettbewerbsgeist zwischen Bayern und Baden-Württemberg hinweisen, wenn Annette Schawan, damals Bildungsministerin, mit den Worten zitiert wird: Es ging uns in der Landesregierung natürlich auch darum, München zu zeigen, was dieses Stuttgart draufhat“ und Ministerpräsident Seehofer verlautbart: „Wir wollen wirklich mal zeigen, dass ein Großprojekt in Deutschland noch geht“.

Markus Wagner