

Neue Pläne, alter Protest

Die Initiative „Rettet Haidhausen“ ist gegen jede Tunnel-Lösung und favorisiert den Südring-Ausbau

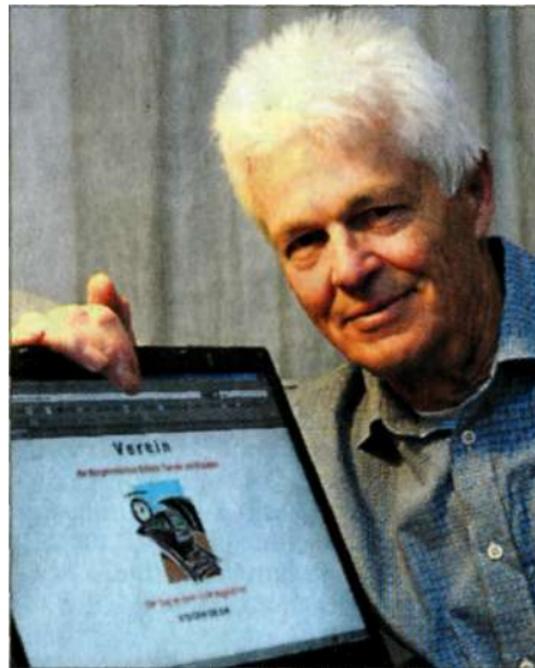
Von Anna Pataczek

Eine gute Nachricht ist es schon für die Bürgerinitiative Haidhausen, dass die Kirchenstraße vom Bau der Stammstrecke verschont bleibt. „Das freut uns“, sagt einer der Vorsitzenden, Walter Heldmann, der seit zwei Jahren gegen die drohenden Belästigungen vor der eigenen Haustür kämpft. Aber: Die Nachricht sei noch lange kein Grund, die Bürgerproteste einzustellen. Denn die eigentlichen Motive für die Arbeit der Bürgerbewegung bestünden weiterhin.

„Rettet Haidhausen“, unter diesem Motto riefen die Bürger im vergangenen Jahr zu einer Großdemo gegen den S-Bahn-Tunnel auf. Und so müsste es, in deren Sinne, auch weiterhin heißen - trotz veränderter Konzepte. Denn ob nun in der Kirchenstraße oder anderswo, „Baustellen wird es ja weiterhin im Viertel geben“, sagt Heldmann, selbst wenn vor allem unterirdisch gearbeitet werde.

Besonders wichtig sei ihm jedoch die Klarstellung: Das Anliegen der Initiative gehe über reinen „Lokalpatriotismus“ hinaus. „Wir kämpfen nicht als Haidhauser“, sagt er, „sondern als Münchner, S-Bahn-Fahrer und Steuerzahler.“ Mag die eigene Betroffenheit anfangs der Grund für den Zusammenschluss gewesen sein, heute schaut die Aktionsgruppe über den eigenen Tellerrand: Heldmann und seine Mitstreiter möchten günstigere Alternativen zum Tunnel aufzeigen und haben dazu schon Verkehrsfachleute beauftragt. Immer wieder werden Gastredner zu den Mitgliederversammlungen eingeladen. Beim letzten Mal sprach sich etwa der CSU-Vorsitzende des Bezirksausschusses Trudering-Riem, Georg Kronawitter, für eine Vernetzung von U- und S-Bahn aus. Ingeborg Michelkeit freute sich über die „kleinen Kurskorrekturen“ auf politischer Ebene.

Ein weiterer Vorschlag der Bürgerinitiative sieht den Ausbau des Südrings



Walter Heldmann, 2. Vorsitzender der Bürgerinitiative Haidhausen. Foto: rob

vor. Hierzu müsste man die Gleise des Güter- und Regionalverkehrs zwischen Laim und Ostbahnhof für den Nahverkehr öffnen. Die Kosten würden sich laut Heldmann auf eine halbe Milliarde Euro belaufen, was immer noch wesentlich günstiger sei als die auf 1,6 Milliarden Euro gesunkenen Kosten für den Tunnel, den der Freistaat und die Bahn bevorzugen. Zwei Ziele gebe es beim Bau einer neuen Stammstrecke, sagt Heldmann: Die Einführung eines Zehn-Minuten-Takts und eine Ausweichmöglichkeit, wenn es auf der ersten Stammstrecke zu Störungen kommt. Beides wäre mit den von der Initiative favorisierten Plänen durchführbar, sagt der Vorsitzende. Am Engagement der Haidhauser gegen den Tunnel wird auch das veränderte Konzept von Freistaat und Bahn nichts ändern. „Die gesamte Lösung ist einfach zu teuer und schlecht“, urteilt Heldmann. „Wir werden uns weiterhin dagegenstellen.“