

# Stadt sieht nix, sagt nix - weiß nix?

Der geplante 2. S-Bahn-Tunnel unter Haidhausen hindurch stößt auf massive Kritik. Widerstand regt sich nicht nur die gegen absehbaren massiven Eingriffe in Plätze und Grünanlagen. Bislang sind die Tunnelplaner ein schlüssiges Verkehrskonzept schuldig geblieben. Auf Unverständnis stößt ebenfalls die verhaltene Position der Lan-

deshauptstadt München, geht es doch nicht allein um den Bau eines Tunnels, sondern um die zukünftige Gestaltung des S-Bahn-Verkehrs und damit des Münchner Nahverkehrs. Am 30. Juli 2008 findet eine Büferversammlung zum geplanten 2. S-Bahn-Tunnel statt.

Das Land Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft haben

die Deutsche Bahn beauftragt, eine 2. S-Bahn-Stammstrecke in München zu bauen. Im östlich der Isar verlaufenden Streckenteil sind die Planer vor einigen Monaten mit einer neuen Trasse an die Öffentlichkeit getreten. Gegenüber der früheren Planung, die einen Tunnel unter der Kirchenstraße vorsah, ist nun eine Variante weiter südlich unter der Wörthstraße vorgesehen, (siehe HN der vergangenen Monate). Die als Verein konstituierte Bürgerini-

tiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen hat sich intensiv in die Materie eingearbeitet. In ersten Stellungnahmen lehnt sie auch die neue Tunneltrasse ab. Dies zum einen wegen der massiven Eingriffe im Quartier, werden doch der Orleansplatz und die benachbarten Straßen über Jahre hinweg eine Riesenbaustelle mit nachteiligen Folgen für Gewerbetreibende und Wohnbevölkerung. In keiner der seit Bekanntwerden der neuen Planung stattgefundenen Informationsveranstaltungen war der Projektverantwortliche der Deutschen Bahn, Herr Albert Scheller, in der Lage und willens, das zu Grunde liegende Verkehrskonzept darzulegen und zu diskutieren. Vorhalte, die neue Trasse bringe für nicht wenige Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber jetzt sogar Nachteile, ließ Herr Scheuer unbeantwortet im Räume stehen. Dies ließ den Ruf laut werden, dass die Auftraggeber spätestens zur anstehenden Büferversammlung im Juli kompetente Ansprechpartner entsenden sollen, die dort auch Auskunft über rein bautechnische Aspekte hinaus geben können.

Verwundert waren und sind viele Haidhauser über die Zurückhaltung der städtischen Verwaltung. Zwar trifft es zu, dass die Stadt München für den Bau der Tunnel keine eige-

nen Steuermittel aufbringen muss. Ebenso trifft zu, dass der Münchner Stadtrat „die Maßnahme 2. S-Bahn-Stammstrecke ... in der Vergangenheit ... mehrfach mit nahezu einstimmigen Beschlüssen bestätigt“ hat, wie das Planungsreferat am 20. Juni 2008 in einer Stellungnahme an die Haidhauser Nachrichten schreibt. Und doch, so meint man, müsse sich die Stadt doch schon allein deswegen engagieren, weil es um die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs geht, dessen Rückgrat die S-Bahn ist. Alle Verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Landeshauptstadt stehen oder fallen mit einem tauglichen Konzept des öffentlichen Nahverkehrs. Eine inhaltlich nachvollziehbare Auseinandersetzung der Auftraggeber des Tunnels und der Landeshauptstadt München steht unverändert aus. Allgemein gehaltene Vertröstungen und Absichten ersetzen keine Debatte um entscheidende Details der Planung.

Im Vorfeld der Büferversammlung haben die Haidhauser Nachrichten beim städtischen Planungsreferat nachgefragt, das auch für die Planung des öffentlichen Nahverkehrs zuständig ist.

Einleitend teilt das Planungsreferat unter anderem mit: „Wir möchten unserer nachfolgenden Stel-

*Fortsetzung auf Seite 5*



lungnahme voraus schicken, dass die Landeshauptstadt München und die Städte, Gemeinden und Landkreise der Region München die Planungen zum Neubau eines 2.S-Bahn-Tunnels nachdrücklich unterstützen. ... Die S-Bahn als Rückgrat des regionalen ÖPNV hätte ohne den zweiten Tunnel keine Entwicklungsperspektive. ... Bis 2015 werden die Verkehre voraussichtlich um ca. 20% ansteigen...

Der Bau des zweiten Tunnels ermöglicht es unter anderem, einen flächendeckenden 10-Minuten-Takt oder ein Expressbahnsystem einzuführen, das die normale S-Bahn überlagert. Beide der bisher diskutierten Modelle zeigen, dass mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke viele attraktive Optionen für ein neues Fahrplankonzept bestehen. Die Untersuchungen, welches Konzept oder welche Kombination aus beiden Konzepten den größten Nutzen für die Fahrgäste bringt, werden fortgeführt." Soweit auszugsweise aus der städtischen Stellungnahme. Mit anderen Worten: Die Stadt folgt hier der bereits bekannten Sichtweise der Deutschen Bahn, dass sich ein passendes Verkehrskonzept zu gegebenem Zeitpunkt schon finden wird. Ob das allerdings *all* diejenigen überzeugen kann, die bereits sehr konkret auf unverändert fortbestehende

Schwachstellen hinweisen, über deren Lösung die Planer bislang keine verbindliche Antwort geben, sei dahin gestellt: Der nunmehr nicht mehr vorgesehene Neubau eines Stellwerks in Steinhausen, die fehlende Aussage zum durchgehend zweigleisigen Streckenausbau sämtlicher S-Bahn-Äste, die teilweise Abkopplung des Ostbahnhofs von S-Bahnen ins östliche Umland und zum Flughafen, findet all dies die ungeteilte Zustimmung von Stadtrat und Verwaltung?! Dementsprechend fallen die Antworten auf unsere konkreten Fragen aus.

Erwartet die Stadt München eine signifikante Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs über den Bypass-Effekt hinaus? Antwort: „Ja. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke wird entsprechend den vorliegenden Untersuchungen eine deutliche Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr auf die S-Bahn, insbesondere im Stadt-Umland Verkehr erzeugen.“

Wird aus Sicht der Stadt mit dem geplanten 2. S-Bahn-Tunnel das S-Bahn-System zukunftstauglich für die Entwicklung der Planungsregion München? Antwort: „Ja. Ohne die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist ein weiterer Ausbau des Münchner S-Bahn-Netzes praktisch nicht mehr möglich.“

Teilt die Landeshauptstadt München bereits mehrfach öffentlich

äußerte Kritik, dass mit dem geplanten S-Bahn-Tunnel sich die Nutzung der S-Bahn für viele Fahrgäste gegenüber heute verschlechtern wird? Antwort: „Nein, die S-Bahn wird künftig häufiger (ganztägiger 15-Minuten-Takt) und schneller (Express-S-Bahnen) fahren. Für die große Mehrheit der Fahrgäste werden sich Verbesserungen ergeben.“

Wird die Landeshauptstadt München im anstehenden Planungsverfahren Verkehrs- und umweltpolitische Anliegen an die Maßnahmen-träger richten? Antwort: „Die Verkehrs- und umweltpolitischen Anliegen der LHM im Planfeststellungsverfahren betreffen im Wesentlichen die Bereiche Anwohner-/Umweltschutz (Baustellenverkehr, Lärm, Grünanlagen, Schulwegsicherheit etc.) sowie die Optimierung der Knotenbahnhöfe u.a. unter den Gesichtspunkten kurzer Wege und Übersichtlichkeit.“

Wird die Landeshauptstadt München auf die Bürgerversammlung im Juli auch Vertreter entsenden, die explizit zum Themenkreis der vorangegangenen Frage Stellung nehmen können? Antwort: „Ja, entsprechend der Antwort“ (Anmerkung der Redaktion: zur vorangegangenen Frage).

Dies ist wohl so zu deuten, dass die Stadt das Verkehrskonzept als zentralen Baustein der Tunnelplanung unverändert nicht besonders thematisieren will. Vielmehr will sich die Stadt weiterhin darauf beschränken, die Auswirkungen der Bauarbeiten zu beeinflussen und Belastungen abzumildern. Das sollte die Haidhauser jedenfalls nicht daran hindern, insbesondere zum Verkehrskonzept neben den Bauherren des Tunnels auch die städtische Verwaltung in die Pflicht zu nehmen. Es ist schlicht und ergreifend nicht hinnehmbar, dass mit großem Aufwand ein weiterer Tunnel ohne Halt zwischen Marienplatz und Ostbahnhof beziehungsweise Leuchtenbergring gegraben wird, die Öffentlichkeit aber blind darauf vertrauen soll, dass spätestens mit Fertigstellung der neuen Tunnelstammstrecke den Planern ein schlussiges Verkehrskonzept eingefallen ist. Die Öffentlichkeit hat einen Anspruch darauf, bereits im jetzigen Stadium umfassend und in verständlicher Form über tatsächlich realisierbare Konzepte unterrichtet zu werden.

*anb*