

Der Kampf geht weiter

Mit einer neuen Studie aus der Schweiz bringt die Haidhauser Bürgerinitiative wieder Schwung in die Tunnel Diskussion.

Mitte April hatte der Bayrische Landtag den Bau des Tunnels für die zweite S-Bahn-Stammstrecke beschlossen. Doch die Diskussionen um das umstrittene Verkehrsprojekt, das auch mitten durch Haidhausen führen soll, halten an. Denn die Finanzierung ist noch keineswegs gesichert. Nun weist eine Studie von Schweizer Experten nach, dass der Südring als Alternative zum Tunnel doch für 600 Millionen Euro gebaut werden kann. Der S-Bahn-Tunnel hätte somit wieder einen geringeren Kosten-Nutzen-Faktor und wäre ein Fall fürs Abstellgleis.

„Es war gar nicht so einfach, unabhängige Gutachter zu finden“, sagt Ingeborg Michelfeit, Vorsitzende der Bürgerinitiative S-Bahntunnel Haidhausen. Viele deutsche Planungsbüros hätten aus Furcht abgelehnt, von der Deutschen Bahn keine Aufträge mehr zu erhalten, sollten sie sich für die Haidhauser Tunnelgegner engagieren.

Keine Angst hatte dann schließlich das Züricher Ingenieurbüro Ernst Basler und Partner (EBP). „Das ist ein kompetentes, seriöses, und mit 300 Mitarbeitern sehr großes Unternehmen“, sagt Michelfeit, um fachliche Zweifel an der jüngsten Untersuchung gar nicht erst aufkommen zu lassen. Aufgabe der Schweizer Spezialisten war es, sich die Vergleichende Studie des Bayerischen Wirtschaftsministeriums noch einmal zur Brust zu nehmen. In einem Vergleich von Stammstrecken-Tunnel und Südring war eine Gruppe von vier Planungsbüros im Auftrag des Freistaats im vergangenen Jahr zu dem Ergebnis gekommen, dass der Tunnel den Steuerzahler 1,3 Milliarden Euro kosten werde, der Südring stattdessen 1,1 Milliarden. Mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,8 war der Südring damit aus dem Rennen. Zu einem ganz anderen Ergebnis kamen die Schweizer Planer. Ihr konkreter Auftrag war,

herauszufinden, wo die Gründe für die riesigen Kostendifferenz von 700 Millionen Euro zu finden sind, die zwischen der Studie des Freistaats und der Untersuchung der Viereggs/ Rössler GmbH liegen, die die Südring-Kosten auf rund 400 Millionen Euro taxiert hatten.

Ergebnis: Nicht mehr als 600 Millionen Euro würde der Ausbau des Südrings ihren Berechnungen zufolge kosten. Der Kosten Nutzen-Faktor läge damit bei 1,3. Berücksichtigte der Vergleich auch noch den Nutzen für die Regional- und Fernbahn, würde der oberirdische Südring sogar den Faktor 2 erreichen. Der Tunnel mit einem Kosten-Nutzen-Faktor von 1,15 wäre damit aus dem Rennen. Das Resultat der Schweizer Experten reiht sich ziemlich nahtlos in frühere Berechnungen ein. Auch das Büro Baumgartner/ Kantke/ Schwarz hatte schon einmal die Kosten auf 600 Millionen Euro beziffert. Selbst die DB AG hatte schon ähnliche Zahlen errechnet und war im Rahmen der Machbarkeitsstudie von 2001 auf 520 Millionen Euro Kosten gekommen. Doch die Vergleichende Studie des Wirtschaftsministeriums sollte wohl gar keine realistische Berechnung ermöglichen. Die diplomatischen Schweizer Experten bescheinigten der Studie eine „ungeschickte“ Aufgabenstellung. Auch die Alternativvorschläge des Expertenhearings vom 25.3.2009 seien nicht in die Vergleichende Studie eingeflossen. Stattdessen sei der Bau komplett neuer Gleisstränge geplant und Kosten für Lärmschutzmaßnahmen in Gänze dem Südringausbau zugeschlagen worden, obwohl sie die nächsten Jahre sowieso notwendig gewesen wären. Letztendlich seien eine Reihe von veranschlagten Einheitspreisen „relativ hoch“ angesetzt gewesen. „Die Diskussion um die beste Lösung darf noch nicht beendet sein,“ sagt deshalb Vorsitzende Michelfeit. Denn auch nach dem Land-

Der Kampf geht weiter

Fortsetzung von Seite 1

tagsentscheid, den Tunnel zu bauen, ist die Finanzierung noch keineswegs gesichert.

Mit „deutlich über 50 Prozent“ beziffert die in ihrer Berichterstattung traditionell tunnelfreundliche SZ in einem Artikel vom 19.5.2010 über verschiedene Münchner Verkehrsprojekte die Chancen für eine Realisierung der zweiten Stammstrecke. Nach einem Projekt, das bereits in trockenen Tüchern ist, hört sich diese Formulierung nicht an. Dies gilt umso mehr, wenn man kurz der jüngsten Spardebatte lauscht, die mit Griechenlandkrise und Euroschwäche in die Bundespolitik Einzug gehalten hat. Verwundert hat es viele Tunnelgegner mich, dass nach dem Landtagsbeschluss vom 14. April 2010 die Deutsche Bahn nicht umgehend ihre Pläne bei der Regierung von Oberbayern beziehungsweise dem Eisenbahnbundesamt eingereicht hat. Hat das Projekt vielleicht doch noch nicht die Planungstiefe, die von Vertretern der Deutschen Bahn immer wieder gebetsmühlenartig beschworen wurde? Dies galt ja immer auch als Argument gegen Alternativprojekte wie den Südring, dessen Planung laut DB AG nicht so detailliert sei wie die des S-Bahn-Tunnels und allein deshalb schon nicht bis zur Olympiade 2018 fertig sein würde. Dass aber auch der Tunnel bis dahin nicht fertig sein wird, glauben mittlerweile selbst Tunnelbefürworter.

Tunnelgegner spekulieren nun, dass die Bahn das Genehmigungsverfahren, und damit auch die Mög-



Pütrichstraße

lichkeit auf Einspruch, in den Sommerferien eröffnen will. Deshalb wirbt Ingeborg Michelfeit wieder verstärkt um Unterstützung für die Bürgerinitiative, weil viele Haidhäuser noch gar nicht realisiert hätten, dass sie Betroffene der aktuellen Trassenführung seien. So dürften die Anwohner im Umkreis des Preysingplatzes vom S-Bahn-Tunnel stark beeinträchtigt sein, denn direkt vor dem irischen Pub Molly Malone's, wo Keller-, Pütrich- und Milchstraße zusammen treffen, soll ein Notausstieg entstehen. Auch Hausbesitzer und Anwohner entlang der Weißenburgerstraße, deren Gebäude untertunnelt würden, eignen sich als direkt Betroffene gut, um Einwendungen einzureichen. Am stärksten dürften die Anwohner des Orleansplatzes die Bauarbeiten zu spüren bekommen. Sie leben momentan mit der Aussicht, sechs Jahre lang in eine

gigantische Baugrube starren zu dürfen.

Dabei betont Vorsitzende Michelfeit, wie existenziell wichtig personelle und finanzielle Unterstützung für die Bürgerinitiative ist, die ja bereits zwei Trassenführungen durch das Viertel verhindert hat: „Wenn sich nicht wieder viele Mitglieder für Einwendungen finden, ist es vorbei.“

Aktuelle Informationen unter www.tunnelaktion.de

Markus Wagner

Die Tunnelplaner - ihr dritter Anlauf

Nicht das erste Mal soll ein Tunnel kommen. Immer wurde groß getönt: Der Tunnel kommt! Der unter der Kirchenstraße wäre jetzt fast fertig. So viel zur Propaganda staatlicher und kommunaler Politiker. Uns bleibt nicht viel mehr, als abzuwarten, welche Ideen sie jetzt ausgebrütet haben. Gewissheit finden wir mit Beginn des Planfeststellungsverfahrens und der damit verbundenen Auslegung der neuen Pläne. Vermutlich soll das während der Sommerferien geschehen.

Wer dann die Einwendungen versäumt, hat später sehr schlechte juristische Karten. Die Bürgerinitiative wird in absehbarer Zeit gründlich informieren.

Nach unserer Kenntnis ist geplant, folgende Häuser direkt zu unterwühlen:

Kellerstraße, Hausnummern: 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45.

Gegenüber: 22, 24, 26, 28, 30, 32, 36.

Steinstraße, Hausnummern: 50, 52, 65, 67, 69.

Metzstraße, Hausnummern. 9, 10, 12, 14c.

Milchstraße 1, 2, 3, 4, 6.

Pütrichstraße: 1, 2, 3, 3a, 4, 5, 7.

Preysingstr. 18 u. 20.

Innere Wienerstraße: 9, 9a, 11, 11a, 22, 24, 26.

Sedanstraße: 30, 32, 34

Pariser Platz 1, 2, 4.

Pariser Straße 1, 2, 4

Gravelottestraße 1.

Weißenburger Straße 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 40, 42.

Ab hier beginnt in dieser Straße die offene Baustelle für: 44, 46, 48, 50, 43, 41, 39, sowie am Orleansplatz 2 u. 3 und Orleansstraße 47.

Zu bedenken ist, daß die Auswirkungen der Tunnelgraberei rechts und links mindestens 50 Meter weit reichen. Durch das Abpumpen von Grundwasser wird dem Boden Volumen entzogen. Lehm, Sandlinsen, Kies, Flins schwinden unterschiedlich. Darüber gebaute Fundamente brechen bevorzugt über den Grenzen dieser Bodenbestandteile.

Ohne den Kölner oder Truderinger Teufel an die Wand malen zu wollen: Setzrisse dürften an allen Häusern entstehen.

Für einen Hausbesitzer werden die Beiträge zur Bürgerinitiative sicher viel billiger sein, als die Reparatur einer abgehängten Fassade. Die Bahn und ihre Subunternehmer haben nicht den Ruf, besonders gerne Entschädigungen zu leisten.

Volker Böhm

Bitte informieren Sie sich: www.tunnelaktion.de