

# *Haidehauser*

**nachrichten**

**September 2010**

# S-Bahntunnel Haidhausen: Einspruchsverfahren beginnt

## Die Frist läuft

Von der Schwindel-Propaganda "der Tunnel kommt" haben sich viele Haidhauser einreden lassen, dass der 2. S-Bahn-Tunnel auf jeden Fall kommen wird.

Falsch. Er wäre ein Schwarzbau, weil kein Planfeststellungsbeschluss ergangen ist. Letzterer entspricht einer Baugenehmigung. Seine Rechtskräftigkeit können wir verhindern mit möglichst vielen Einsprüchen, und späteren verwaltungsrechtlichen Schritten.

Das Verfahren beginnt mit der Öffentlichen Auslegung der Planunterlagen vom 30.8. bis 29.9.2010. Dann läuft eine Frist von 14 Tagen. Wer sie versäumt, hat später erhebliche Nachteile.

Für Haidhausen kämen nur Nachteile, Belästigungen, Gefahren:

Der für die nächste Zeit geplante Bau eines 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels, würde, verteilt auf zwei Bauabschnitte, ungefähr 11 Jahre dauern, und Haidhausen in eine Baustellen-Wüste verwandeln.

Mindestens 6 Jahre offene Großbaustellen am Orle'ansplatz, hinter dem Haidenau-Platz, auf der Ko-

bellwiese (neben Maximilianeum), dazu ein "Netz von kleineren Baustellen für Notausgänge, Grundwasser-Düker, Pump- und Trafostationen, Umleitungen von diversen Versorgungsleitungen. Lärm und Erschütterungen durch schweres Gerät wie Tunnel-Bohrmaschinen und Rammen, Staub, Dreck, Tausende von Lkw-Fahrten.

*Fortsetzung auf Seite 2*

beim Maxmonument unter die Praterinsel. Südlich des Maximilianeums, zwischen den uralten Buchen, soll der erste sehr tiefe angebliche Rettungsschacht ins Grundwasser gegraben werden. Baudauer und Baulogistik lassen eher an einen Startschacht denken. Damit könnten sie mehr Tunnelbohrmaschinen einsetzen, die aufeinander zu arbeiten. Wollen die doch noch zur Olympiade fertig werden?

Die Erschütterungen beim Einrammen der Spundwände erzeugen Resonanzschwingungen, welche noch in 200 Meter Entfernung verursachen, dass der Kies die Haarwurzeln der Bäume zermalmt. Die sterben dann langsam ab. Unter der Kobell-Wiese und dem Biergarten des Hofbräuellers soll sich der Tunnel in 4 Röhren verzweigen. Das zuerst zu bauende Paar läuft unter der evangelischen Johanneskirche am Preysingplatz zur Kellerstraße, unter den Häusern zwischen Sedan- und Weißenburger Straße zum Pariser Platz, unter der Weißenburger Straße zum Orleansplatz, nach links auf das Bahngelände Richtung Haidenauplatz, wo auch Tunnelportal und Startschacht entstehen sollen.

Das zweite, danach zu bauende Paar Tunnel-Röhren soll entweder unter der Einsteinstraße im Bogen Richtung Haidenauplatz, oder unter den Häusern um den südlichen Johannisplatz, Wolfgang- Preysing-Metz- und Breisacher Straße zum Orleansplatz, wo in offener Baugrube ein Umsteige-Bahnhof gebaut werden soll für S5 Holzkirchen, und S6 Kreuzstraße. Tunnelportal ist vor der Station St.Martin. Straße neben dem Ostfriedhof.

Niemand würde ohne Not Tunneln bauen unter einem dicht besiedelten Stadtteil aus der Gründerzeit. Warum also doch?

Die Anwohner und Geschäftsleute sehen mit großer Sorge, dass der südliche Orleansplatz samt einmündenden Straßen - Wörth- Orleans- und Weißenburger Straße - durch eine riesige Baugrube jahrelang abgeschnitten sein soll. Erfahrungsgemäß lassen mehrjährige Großbaustellen ganze Stadtviertel veröden, ruinieren Läden und Lokale. Mit dem Haidhauser Lebensgefühl wäre es vorbei.

Gefährlich kann der Tunnelbau auch werden: Die 4 extrem tief gelegenen Tunnelröhren sollen in Grundwasserströme gebaut werden. Hierfür muss sehr viel Wasser abgepumpt werden. Entsprechend senkt sich der Boden. Ein auf Kiesgrund stehendes Haus mit Betonfundamenten würde wie im Aufzug tiefer gleiten. Nur: In Haidhausen gibt es kleinräumig die verschiedensten Untergründe: Dicht beieinander finden sich Kies. Sand-

nnsen, alte dGeziegelte Lehmgruben, die 200 Jahre lang mit Asche, Schlacke, Hausmüll oder Bauschutt gefüllt wurden, stehen gebliebene Lehminseln unter alten Hofstellen und früheren Wegen, längst vergessene Reste von Ziegelöfen oder von 3 Stockwerke tiefen Bierkellern. Pumpen die Tunnelbauer Grundwasser ab, verlieren die natürlichen Materialien unterschiedlich an Volumen, und setzen sich verschieden tief. An den Materialgrenzen brechen die Ziegelfundamente garantiert. Das kann zur Unbewohnbarkeit der Häuser führen.

Vergessen wir den Truderinger Trichter nicht, diese mit Eiswasser gefüllte Grube, welche sich plötzlich auftat, und einen Omnibus verschlang, in dem Leute zu Tode kamen. Warum? Der im Bau befindliche Tunnel hatte einen Grundbruch, wie bei der Katastrophe von Köln. Angesichts dieser Gefahren bildete sich ein breit angelegter Widerstand der betroffenen Haidhauser Bürgerinnen und Bürger, die rechnen konnten, und demonstrieren lernten. Strukturiert ist dieser Widerstand von einer ebenso entschlossenen wie gut organisierten Bürgerinitiative. Ihr Selbstverständnis war von Anfang an, nicht nur eine unsinnige Planung zu stoppen, sondern nach sinnvollen Konzepten zu suchen für den Ausbau des S-Bahn-Netzes im Münchner Raum.

Das Münchner S-Bahn-Netz ist zentralisiert. Dies hat Vorteile, weil alle sieben Linien in dichter Zugfolge im Stammstrecken-Tunnel die Innenstadt unterqueren, mit hervorragenden Umsteigemöglichkeiten zu Bus, Tram und U-Bahn. Aber diese Zentralisierung hat auch einen schwerwiegenden Nachteil: Weil die Stammstrecke die einzige Verbindung zwischen den östlichen und den westlichen Außenästen des S-Bahn-Netzes ist, bremsen Betriebsstörungen auf ihr alle Linien aus. Ein Notarzt-Einsatz oder ein defektes Signal führen zu stundenlangen Rückstaus von Zügen. Kommen keine Züge an den Endstationen mehr an, bleibt bald der Gegenverkehr aus.

Niemand bezweifelt, dass der Bau eines Bypasses zur Stammstrecke dringend notwendig ist: Als Umleitung bei Störungen oder Sperrungen, vor allem aber, um dichtere Fahrplan-Takte, und eine verbesserte Durchbindung und Verknüpfung der S-Bahn-Außenäste zu ermöglichen.

Warum werden Milliarden in einem Tunnel versenkt, und die störanfälligen Außenäste und Stellwerke bleiben marode wie eh und je? Gibt es verborgene Interessen?

90% der Betriebsstörungen im Münchner S-Bahn-System entstehen auf den Außenästen. Das Haupthindernis sind die Linien, die zum Teil eingleisig sind, oder wo S-Bahnen, Güter- Regional- und Fernzüge auf einem Gleis je Richtung fahren. Dort wirkt jeder verspätete Regionalzug im Domino-Effekt. In Pasing fahren sogar ICEs auf dem selben Gleis. Bombastisch teure Großprojekte, wie der geplante Tunnel für eine 2. S-Bahn-Stammstrecke, saugen dringend benötigtes Geld ab von der Bewältigung dieses drückenden Problems. Ebenso fehlt das Geld für die technische Weiterentwicklung der S-Bahn-Züge. Erinnern wir uns an die schier endlosen Verspätungen der S-Bahn, weil, wie zu jedem Herbst, nasses Laub auf den Schienen die Triebräder durchdrehen ließ.

Die von der Bahn im Auftrag des Freistaates geplante zweite Stammstrecke dürfte unter vielen Varianten die am wenigsten geeignete sein. Dafür wäre sie die mit Abstand teuerste. Sie verläuft parallel zur ersten, knapp nördlich davon, und soll nur wenige Haltestellen anbieten: Laim, Hauptbahnhof, Marienhof, Ostbahnhof, Leuchtenberg-ring. Beim 2. Entwurf hatten die Koryphäen den Ostbahnhof vergessen.

Warum wird eine vernünftige Verkehrsplanung völlig auf den Kopf gestellt, indem man das zentralistische System der Münchner S-Bahn noch mehr aufs Zentrum ausrichtet und direkt neben der bestehenden Stammstrecke einen zweiten Tunnel gräbt. Jeder, der die Ringlinien von London, Berlin, Paris oder Wien im Kopf hat, kann diesen angesichts der Münchner Planung nur schütteln. Fragt man nach dem künftigen Betriebskonzept, kommt die Auskunft, dass dieses nur vorläufig und unverbindlich sei. Man meint offenbar, wenn der Tunnel für 2 Milliarden Euro steht, dann wird sich schon was Vernünftiges damit anfangen lassen.

Auch München hat einen Eisenbahn-Ring. Der Südring, früher genannt Südumfahrung, ist allen bekannt, die je mit Regional- oder Fernzügen vom Hauptbahnhof in Richtung Mühldorf oder Rom gereist sind. Es geht vorbei an vielen nicht mehr genutzten Gütergleisen und Laderampen, Abzweigen zur Alten Messe, Schlachthof, Großmarkthalle. Vor der Braunauer Brücke links die neun Hinterhäuser an der Reiffenstuelstraße, welche angeblich dem Ausbau des Südringes im Wege sind, und zwecks Abbruch enteignet werden müssten.

punkt des Münchner Schnellbahnsystems, die Radiallastigkeit von West nach Ost, noch verstärkt. Ein weiteres Problem der Münchner S-Bahn, die Konzentration auf die Umsteigeschwerpunkte Hauptbahnhof und Marienplatz/Marienhof, verursacht jetzt schon Kapazitätsengpässe beim Ein- und Aussteigen. Diese Überlastung wird sich steigern, und droht auf die Münchner U-Bahn durchzuschlagen. Mit Inbetriebnahme dieser Version der zweiten Stammstrecke käme es für zahlreiche Fahrgäste zu massiven Verschlechterungen in der Bedienungsqualität. So sollten die meisten innerstädtischen Stationen (Donnersberger- und Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz) weit weniger häufig als bisher bedient werden. Ein großer Teil der S-Bahn-Fahrgäste müßte neue Umsteigezwänge und teilweise auch Umwegfahrten in Kauf nehmen. Ergebnis wäre, dass die S-Bahn zwischen den Innenstadt-Stationen überfüllt sein würde.

Eine völlige Fehlentwicklung ist das vorgesehene Express-S-Bahn-Konzept mit einem 15/30-Minuten-Takt. Im Außenereich des Netzes ist an die übliche Zugfolge gedacht. In Stadtnähe, etwa ab halber Strecke, soll jeder zweite Zug beschleunigen, und nur noch an wenigen Stationen halten. Dies bedeutet, dass an vielen Stationen in Stadtnähe oder am Stadtrand jeder dritte Zug vorbeifahren wird.

Sonderbar?

Mit dem Ausbau der Nordumfahrung für den Güterverkehr, vom Rangierbahnhof im Nordwesten zum Containerbahnhof im Nordosten, wird für die Anwohner des Südringes die Lärmbelastung durch die rumpelnden Güterwaggons mit ihren kreischenden Blockbremsen deutlich abnehmen. Im Vergleich dazu ist die S-Bahn leise. Die Untergiesinger werden das besonders danken.

*Volker Böhm*