

REGIONALES ZWEITE STAMMSTRECKE

22.05.16

Gegner des S-Bahn-Tunnels geben längst nicht auf

Die letzte Genehmigung für den zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel liegt vor. Trotzdem gibt die bürgerliche Protestbewegung nicht auf - und setzt ausgerechnet auf Bundesverkehrsminister Dobrindt.

0

Share Quote

Twittern

2

Von Peter Issig



Foto: pa/dpa

Die Stammstrecke der Münchner S-Bahn - hier an der Haltestelle Stachus - ist extrem überlastet und störanfällig. Kommt es zu einer Störung, geht zwischen Haupt- und Ostbahnhof nichts mehr. Entlastung soll ein zweiter Tunnel bringen, doch dagegen regt sich Widerstand

Der schmucklose Pfarrsaal im Kolpinghaus in München-Haidhausen füllt sich nur zögerlich. Knapp 80 Personen sind es letztlich, die an diesem Abend zusammenkommen. Man kennt sich. Der Altersdurchschnitt liegt weit über 50, alle machen einen wohlsituierten Eindruck. Dabei ist das der harte Kern des Widerstands gegen den geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel unter der Münchner Innenstadt.

Auch wenn der lange Kampf gegen das [Milliardenprojekt](#) an den Kräften gezehrt hat, will diese bürgerliche Protestbewegung nicht aufgeben: "Wir haben elf Jahre gehofft . und noch nicht verloren", sagt Ingeborg Michelfeit. Sie ist die

MEISTGELESENE ARTIKEL



Dialog abgebrochen
AfD-Gespräch mit Zentralrat der Muslime endet im Eklat



Flüchtlingskrise
Europa, eine Festung? Pure Illusion



Besuch bei Erdogan
Was für Merkel und Europa auf dem Spiel steht

Vorsitzende der "Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau". Es war ruhig geworden um die geplante zweite Stammstrecke. Doch jetzt kommt wieder Bewegung in das Bauvorhaben.

"Dem Anschein nach auf massives Drängen der Landesregierung", so Michelfeit, habe das Eisenbahnbundesamt nun auch die Genehmigung für den "Planabschnitt 3 Haidhausen" erteilt. "Der schriftliche Planfeststellungsbeschluss wird jederzeit erwartet. Dann darf die [DB](#) mit dem Bau beginnen."

Eines der teuersten Verkehrsprojekte Bayerns

Die Bürgerinitiative ist zur Reaktion entschlossen: "Wir klagen", sagt die Vorsitzende. Um für dieses riskante und teure Vorgehen, Verbündete zu finden, hat die Bürgerinitiative assistiert von zwei Rechtsanwälten der Kanzlei Schönefelder Ziegler Lehnert Partnerschaft zum Info-Abend eingeladen. Bis Ende Juni bleibt noch Zeit, die Klage beim Verwaltungsgerichtshof einzureichen und zu begründen.

Damit wird sich eines der teuersten Verkehrsprojekte Bayerns weiter verzögern. Neben der dritten Startbahn am Flughafen München steht das zweite große infrastrukturelle Prestigeprojekt der Staatsregierung auf der Kippe. Der Transrapid vom Hauptbahnhof zum Flughafen, für den einst Edmund Stoiber wortreich plädierte, lässt grüßen.

Bis zum Herbst will der Freistaat entscheiden

Selbst in der Staatsregierung scheint man nicht mehr so richtig an den Erfolg der Tunnel-Planung zu glauben. Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) bezeichnet die zweite S-Bahn-Stammstrecke zwar als "eines unserer wichtigsten Zukunftsprojekte, um die Mobilität der Bevölkerung im wachsenden Großraum München für die Zukunft zu sichern".



Spontan-Konzert
Jam-Session in Frankfurter S-Bahn wird Welthit

Aber sicher ist noch nichts: "Bis Herbst 2016 möchte der Freistaat Bayern über die endgültige Realisierung entscheiden", sagt Herrmann. Er sieht seinen Parteifreund, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, in der Pflicht. Er soll mehr als die Hälfte der Milliardenkosten beisteuern. obwohl es längst kostengünstigere und schneller realisierbare Alternativvorschläge gibt.

Die Röhre ist überlastet und störanfällig

Unbestritten ist, dass die bestehende Tunnelröhre vom Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof chronisch überlastet und für das gesamte Nahverkehrssystem zu [störanfällig](#) ist. Täglich befördert die Münchner [S-Bahn](#) 850.000 Fahrgäste. Der neue bis zu 40 Meter tiefe Tunnel soll die sieben Kilometer lange Strecke von der Donnersberger Brücke bis zum Ostbahnhof verbinden, parallel zur bestehenden Strecke. Mit lediglich drei Haltestellen würde dann ein Expressverkehr vom Umland in die Innenstadt ermöglicht. Bislang sind Baukosten in Höhe von drei Milliarden Euro veranschlagt, Tendenz steigend.

Das wichtigste Argument der Tunnel-Befürworter ist die Wachstumsperspektive der Landeshauptstadt und ihres Umlandes. Die sogenannte Europäische [Metropolregion](#) München (EMM) hat jetzt rund 5,7 Millionen Einwohner. Bis 2030 wird mit einem Bevölkerungswachstum um 23 Prozent auf circa 6,5 Millionen Einwohner gerechnet. Für München wird von einem Wachstum von 1,2 auf 1,7 Millionen Bürger ausgegangen. Verkehrsprobleme sind programmiert, doch in der Stadt ist das Projekt umstritten.

Bürgerinitiative will Tunnelbau vollständig verhindern

Während für die beiden ersten Bauabschnitte bereits sieben Klagen vorliegen, um die Belastungen während der Bauarbeiten zu lindern, will die Bürgerinitiative in Haidhausen den Tunnelbau vollständig verhindern. Die Motive sind zahlreich: Zu teuer und zu wenig effektiv seien die Planungen der Bahn. Die Bürger des Viertels, das eine rasante Gentrifizierung durchmacht, fürchten auch den Wertverlust ihrer Immobilien, Schäden an den Gebäuden und gesundheitliche Belastungen.

vinos.de

ANZEIGE

**50% Rabatt
auf 6 Top
Spanienweine**
[Hier sparen](#)



”

Für mich geht es nicht um Betroffenheiten, sondern um die Frage, ob ich in Haidhausen bleibe

Matthias Bady, Anwohner



“

Matthias Bady, der in der Nähe der geplanten Großbaustelle am Ostbahnhof wohnt, sagt, was er in den kommenden zehn Jahren befürchtet: Lärm, Dreck, Behinderungen vor der Haustür. Seine Tochter, die gerade aufs Gymnasium wechselt, werde den Rest der Schulzeit "nicht menschenwürdig" leben können.

Die Familie sieht ihre Heimat bedroht. "Für mich geht es nicht um Betroffenheiten, sondern um die Frage, ob ich in Haidhausen bleibe", begründet er sein Werben für eine Klage. Denn während Horst Seehofer sich am Flughafen

vom Widerstand der Anwohner gegen eine neue Startbahn beeindruckt zeigt, zeichnet sich keine "Koalition mit der Bevölkerung" in der Landeshauptstadt beziehungsweise im grün-rot geprägten Haidhausen ab. Vielmehr sind Rathaus und Staatskanzlei hier einig.

Keine großen Erfolgsaussichten vor Gericht

Nun sollen es die Gerichte richten. Die Rechtsanwälte raten der Bürgerinitiative, sich auf neuralgische Punkte der Planung zu konzentrieren, zum Beispiel die angeblich veralteten Pläne beim Brandschutz. So soll das Prozessrisiko und die Kosten eingegrenzt werden. Denn die Erfolgsaussichten sind nicht sehr groß. Das gibt sogar Eike Schönfelder, der Rechtsanwalt der Initiative, zu. Selbst wenn Planungsfehler festgestellt werden, werde in der Rechtsprechung Bauherren Zeit für Korrekturen zugestanden. Ein umfassendes Veto durch das Verwaltungsgericht sei nicht zu erwarten.

Deshalb wird in der Bürgerinitiative diskutiert, mehr politischen Druck aufzubauen. Im Nachbarland habe das bei "Stuttgart 21" schließlich auch funktioniert, bis dann doch etwas schiefgelaufen sei. Dort wurde der Bahnhof-Neubau in einem landesweiten Volksentscheid schließlich gebilligt.

Die [Grünen](#) im Landtag, die zu den ausdauerndsten Gegnern des Projekts gehören, setzen nicht auf Protest. Markus Ganserer, Sprecher für Mobilität, hofft auf die Kraft der fachlichen Argumente. Er stellte in diesen Tagen ein Gutachten von Verkehrsplaner Thomas Kantke und Eisenbahningenieur Stefan Baumgartner vor. Ihr Fazit: "Weitsicht statt Tunnelblick" sei von Bahn und Staatsregierung gefordert.

Grüne halten eigenes Konzept dagegen

Die [Grünen-Experten](#) halten es für falsch, sich auf eine neue Stammstrecke zu konzentrieren. "Es reicht nicht, mit sündhaft teurem Geld einen zweiten S-Bahn-Tunnel in der Innenstadt zu bauen, um hinterher festzustellen, dass auf den Außenästen trotzdem nicht mehr Züge fahren können", sagt Ganserer. Effizienter sei eine Strategie nach dem Motto: Organisation vor Elektronik vor Beton. Er will damit sagen, dass schon jetzt mit organisatorischen Maßnahmen bei den Zugabfertigungen, -plänen und -dispositionen viele Verbesserungen für die Pendler erreicht werden können.



Deutsche Bahn

Warum Grube den Traum vom Weltkonzern opfert

Der nächste Schritt wäre die Optimierung der Technik und erst dann kämen "kostenintensive" Bauprojekte. Zusammen mit seinen Gutachtern hat der Grünen-Abgeordnete eine lange, lange Liste von Einzelmaßnahmen erstellt. Dazu gehört der Ausbau des Südrings der Bahn oder eine Express-S-Bahn. "Mit diesem Konzept bekommen wir für das gleiche Geld, in das Gesamtnetz investiert, einen vielfach höheren Nutzen als mit dem zweiten S-Bahn-Tunnel alleine", sagt Ganserer.

Studie: Zentrierung auf Innenstadt keine Lösung

Er kann sich durch die Studie "WAM . Wohnen, Arbeiten und Mobilität in der Metropolregion München" der Technischen Universität München bestätigt sehen. Dafür wurden 7300 Menschen befragt, die in der Region München ihren Wohnort oder Arbeitsplatz gewechselt haben. Es ging um ihre Bedürfnisse bezüglich Arbeit, Wohnen und Mobilität.

PERFORMANCE ADVERTISING TIPPS



Jetzt exklusiv!

In den Verwöhnmodus schalten!
Der Kobold VR200 Saugroboter
inkl. Jafra Wellness Box.



Bedrohte Schneeleoparden

Wenn wir jetzt nicht aktiv werden,
werden auch die letzten
Schneeleoparden verschwinden.



Gute Laune zum Anziehen

Freu dich auf einen bunten
Sommer in T-Shirts von JUNIQE
und anderen Designs in Farbe.

Die Anzeige wird nicht mehr angezeigt.

Was war das Problem mit dieser Anzeige?

- Repetitiv
- Unangemessen
- Irrelevant

Google

ZUR STARTSEITE

Dabei stellte sich heraus, dass eine Zentrierung der Verkehrswege auf die Münchner Innenstadt nicht die Lösung ist: "Bisher nicht optimal angebundene, dezentrale Gebiete mit guter Infrastruktur und urbaner Nahversorgung sollten besser verknüpft werden . mit wichtigen Verkehrsknoten wie dem Flughafen sowie mit anderen Zentren."

Aus anderen Bundesländern droht Widerstand

Die größten Hoffnungen setzen die Tunnel-Gegner aber auf Verkehrsminister Dobrindt. Dobrindt betont zwar beständig seine Unterstützung, selbst wenn das Projekt erwartungsgemäß teurer werde. Da kenne er "kein Limit". Allerdings gibt es auch noch keine finanzielle Basis. Das Geld für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz reicht nicht aus. Im Gegenteil: Die bundesweiten Forderungen gehen weit über diesen Etat hinaus.

Im Bundesverkehrswegeplan ist die zweite Stammstrecke nicht eingeplant. Außerdem ist der politische Widerstand aus den anderen Bundesländern vorhersehbar, sollte Dobrindt doch noch irgendwie Milliarden für das bayerische Projekt lockermachen. Schon jetzt steht er in der Kritik, weil er seinen Heimatwahlkreis mit teuren [Straßenbauten](#) beglückt.

© WeltN24 GmbH 2016. Alle Rechte vorbehalten

0

Share 3

Twittern

G+1 2

Bigpoint

ANZEIGE

Das Meer ruft!
Segeln Sie jetzt in spannende Abenteuer
[Jetzt kostenlos spielen](#)

MEHR AUS DEM WEB

Anzeige von Taboola

Staat gibt unglaublichen Anreiz für Solaranlagen-Käufer
[Solaranlage.de](#)

Beantworte 10 kurze Fragen und erhalte als Dankeschön 1 Paar Schuh...
[JustFab.de](#)

Mit diesen 5 Tricks lernst du Spanisch – und vergisst es nie wieder
[Babbel](#)

NEUES AUS DER REDAKTION

Empfohlen von Taboola

AfD klettert weiter in den Umfragen und erreicht Rekordhoch

Bayern bietet BVB Hoeneß zum Tausch für Hummels

Nach Fiat-Eklat droht Dobrindt mit Verkaufsverbot

PERFORMANCE ADVERTISING TIPPS



Der SEAT Leon ST.
Der vielseitige SEAT Leon ST jetzt ab 169 € mtl.¹ und mit bis zu 3.100 € Wechselprämie².
[Jetzt mehr erfahren](#)



Le Kick bei Teufel
Jetzt in die EM-Vorbereitung starten und bis zu € 400 bei Top-Produkten sparen!
[Zum Aufgebot](#)

MEHR ZUM THEMA



REGIONALES KONZEPT DER GRÜNEN



REGIONALES MÜNCHEN

Münchner S-Bahn - In 18 Minuten zum Flughafen

Kabinett hält an Plan für zweite Stammstrecke fest

THEMEN

Alexander Dobrindt München

DIE FAVORITEN UNSERES HOMEPAGE-TEAMS



Supermarktkampf
Wo der Aldi-Effekt gerade den Markt umkrempelt



Nobelpreisträger
"Dieser Hass gegen alles Ausländische ist schockierend"

ZUR STARTSEITE

NEUES AUS UNSEREM NETZWERK

Empfohlen von Taboola

Salzgehalt im Hirn steuert unseren Schlaf
WELT Kompakt

Bei München hat ein junger Mann am frühen Morgen mehrere Menschen mit ei...
N24.de

1:0 für die Motte: Insekt killt Teslas Autopiloten
Computerbild.de

LESERKOMMENTARE

Kommentare

Lesercommentare sind ausgeblendet.

Kommentare einblenden

Impressum Datenschutz AGB Nutzungsregeln Mediadaten Print Mediadaten Online Anzeigenannahme Kontakt Abo

Intraday-Börsenkurs-informationen werden mindestens 15 Minuten zeitverzögert dargestellt. Weitere Hinweise