

2. S-Bahn-Tunnel

Was er in Haidhausen zerstört

Wird der geplante 2. S-Bahn-Tunnel gebaut? Es ist nicht einfach, im Dickicht politischer Schachzüge Fiktion und Realität der Tunnelplaner klar zu trennen. Die Klage der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahnausbau wird voraussichtlich im Frühjahr 2017 zur Verhandlung kommen. Die Haidhauser sollten sich in jedem Fall wappnen, sich informieren, was im Ernstfall auf sie zukommen wird und die Gegenwehr stärken und unterstützen.

Was kommt auf das Stadtviertel zu, wenn die Baumaschinen anrücken? Mit welchen Bauzeiten ist zu rechnen? Durch welche Straßen rollt der Baustellenverkehr? Sollte der Bau des Tunnels tatsächlich in Angriff genommen werden, dann hat Haidhausen, haben die hier wohnenden Menschen und Geschäftsleute, eine schwere Last zu schultern.

Die Befürworter des Tunnelneubaus aus Bauwirtschaft, Deutscher Bahn und Politik versuchen unermüdlich, diese Maßnahme als alternativlos und letztlich auch bereits in trockenen Tüchern darzustellen. Zuletzt war es der Jubelruf von Ende Oktober 2016 zur erzielten Finanzierung des Projekts in Höhe von 3,48 Milliarden Euro, der den Eindruck vermitteln sollte, nun stehe dem Baubeginn nichts mehr im Wege. Die Spitzen der Tunnelbauer haben auch schon Datum und Uhrzeit des ersten Spatenstichs bekannt gegeben. Am 5. April 2017 um 15.00 Uhr (Quelle: Süddeutsche Zeitung, 26.10.16).

Wenn an diesem Tag tatsächlich irgendwo entlang des Streckenverlaufs der geplanten S-Bahn-Trasse ein weiß-blau und schwarz-gelb umwickelter Spaten in den Münchner Kiesuntergrund gesteckt wird, die Protagonisten mit Siegesgesicht um die Wette lächeln, dann ist zum einen als einer der vielen "Wir sind schon da" Rufe im Münchner Untergrund zu werten, andererseits ein Anlass für die Haidhauser, noch genauer hinzuschauen, was da auf sie zukommen kann.

In mehr oder minder klarem Umfang zeichnet sich dies bereits ab.

Es wird drei "Hot spots" in unserem Quartier geben.

Die Maximiliansanlagen mit der Kobellwiese und die Bezirkssportanlage bilden das Entrée der temporären Zerstörung. Von der Deutschen Bahn projektierte Bauzeit: ca. 4 Jahre. Die Anlagen werden während dieser Zeit unbenutzbar sein, alte Bäume werden gefällt werden.

Ecke Pütrich-/Milchstraße soll ein Rettungsschacht gegraben werden (Bauzeit ca. 2,5 Jahre). Zum Schutz der Anwohner will die Bahn eine Schallschutzwand errichten, die nach Auskunft der Bürgerinitiative in einer Höhe von 3 Metern, im weiteren Verlauf der Kellerstraße in 4 Metern Höhe ausgeführt wird. Die Anwohner müssen sich auf massiven Baulärm und Lkw-Verkehr einstellen - dies über lange Zeit, ergänzt die Bürgerinitiative.

Ganz dick kommt für Anwohner und Geschäftsleute am Orleansplatz. Dort will die Bahn in offener Bauweise den unterirdischen neuen S-Bahn-Bahnhof bauen. Dazu veranschlagt sie eine Bauzeit von etwa 7 Jahren. Zum Schutz der Anwohner will die Bahn eine 3 Meter hohe Wand rund um den Platz errichten.

Die Anwohner der Orleansstraße in Richtung Haidenauplatz müssen sich auf eine etwa 5,5 Jahre währende Bauzeit des Streckenabschnitts zwischen dem alten Zollgebäude und dem Tunnelportal am Ostbahnhof einstellen. Auch soll eine Wand die Anwohner vor Lärm schützen.

Der Baustellenverkehr dieses letztgenannten Trassenabschnitts lässt sich vorwiegend über die

Schiene abwickeln. Anders ist es bei den anderen "Hot spots". Hier wird direkt vor Ort und in benachbarten Straßen eine Flotte von Baufahrzeugen unterwegs sein, muss doch der Aushub abgefahren und alles benötigte Baumaterial angeliefert werden. Hier sind die Rosenheimer, Einstein, Innere-Wiener, Stubenvoll, Am Gasteig, Keller, Steinstraße, der Rosenheimer und der Max-Weber-Platz für die Transporte vorgesehen. So zeichnet sich auch bereits ab, welche Schulen oder Kindereinrichtungen im Einzugsbereich dieser Straßen liegen, welche Beeinträchtigungen oder Gefährdungen auf den Wegen der Kinder und Schüler zu erwarten sind.

Während sich die Politiker von Bund und Land sowie die Spitzen der Deutschen Bahn gerne für das Große berufen sehen, muss sich der Au/Haidhauser Bezirksausschuss mit den örtlichen Problemen auseinandersetzen. Im November hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bezirksausschuss eine detaillierte Anfrage zur Abstimmung gestellt, um Klarheit über die zeitliche Planungen der Bahn und deren konkrete Auswirkungen auf das Stadtviertel zu gewinnen. Barbara Schaumberger (CSU) war nicht begeistert. Die Antworten stünden doch in den Planfeststellungsunterlagen. Halt! Die Akten füllen zwei Kartons, gab Adelheid Dietz-Will (SPD) zu bedenken. Susanne Zauner (Bündnis 90/Die Grünen) ließ nicht locker und erhielt denn auch Beistand von Nina Reitz (SPD): Die Bürgerinnen und Bürger müssen informiert werden.

Der Bezirksausschuss einigte sich darauf, sämtliche Detailfragen in der Anfrage nach umfassender Information mittels einer Extra-Bürgerversammlung zu bündeln. Im Dezember hat der Bezirksausschuss einstimmig beschlossen, eine außerordentliche Bürgerversammlung anzuberaumen, sobald Auskünfte zu den Anfragen des Bezirksausschusses vorliegen.

Im Frühjahr dieses Jahres dürfte es ernst werden mit der Klage der Bürgerinitiative gegen den Haidhauser Trassenabschnitt. Dann wird das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht eröffnet. Mit ihrer Dokumentation, Information und mit der Klageerhebung erfüllt die Bürgerinitiative eine große Aufgabe. Ohne das ehrenamtliche Engagement vieler Initiativmitglieder wäre dies nicht zu leisten. Vor allem der Klageweg erfordert den Einsatz erheblicher finanzieller Mittel. Hier sind alle gefragt, die Bürgerinitiative zu unterstützen, sei es durch Spenden, sei durch die Mitgliedschaft.

anb

Einem Teil dieser Ausgabe der Haidhauser Nachrichten liegt eine Beitrittserklärung bei. Die Redaktion bittet um gefällige Beachtung und zahlreiche Nutzung.

Seit dem 11. Dezember 2016 fahren täglich etwa 300 Personen- und Güterzüge durch den 57 Kilometer langen Gotthardtunnel. Der Bau hat etwa 11 Milliarden Euro gekostet. Die veranschlagten Kosten für die insgesamt 14 Kilometer Tunnelneubau in München ó es sollen zwei getrennte Röhren à 7 Kilometer Länge gebaut werden ó betragen derzeit 3,8 Milliarden Euro. Die Diskrepanz der Kosten ist augenfällig, wenngleich ein direkter Vergleich zwei technisch höchst verschieden gelagerter Tunnelbauten nicht ganz seriös sein dürfte.

Zwei Unterschiede zwischen dem Schweizer und dem Münchner Projekt stehen fest: Der Gotthardtunnel hat innerhalb der Schweiz und für internationale Verbindungen eine herausragende Verkehrsbedeutung. Der Verkehrsnutzen des geplanten 2. S-Bahn-Tunnel in München ist per Saldo negativ, die damit verbundenen Nachteile überwiegen die wenigen Vorteile.

Die Schweizer haben für dem Startschuss für den Gotthardtunnel eine intensive öffentliche Debatte inklusive eines Volksentscheids organisiert. In Bayern ist das Münchner Tunnelprojekt eine šTop-down-Planung ohne gesellschaftliche Einbindung. Hier führen Ingenieure, Unternehmensspitzen und Politiker die Regie, die mit Großprojekten ganz nach ihrem Geschmack glänzen wollen.

Für den 21.12.16 hat Bahnchef Rüdiger Grube einen 3. Bahngipfel in München angekündigt. Da werden dann der bayerische Ministerpräsident, die Fachminister von Bund und Land und der Bahnchef wieder viele Bahnprojekte verkünden. Mehr als vier Jahren nach dem vorangegangenen šBahngipfel- sind von dem damals beschlossenen š13-Punkte-Sofortprogramm- ein ganzer Punkt erledigt und ein weiterer in konkreter Planung (Quelle: šBayernchronik, BR 2 am 17.12.16).

Und noch mal zurück zum Gotthardtunnel: Die Leistungsfähigkeit einer Bahnstrecke bemisst sich immer an ihrer schwächsten Stelle. Die Verantwortlichen auf deutscher Seite planen heute noch an der Erüchtigung der Gotthard-Zulaufstrecken im Rheintal und auf der Strecke Lindau-München.

So haben die Verantwortlichen auch heute ausreichend alte Aufgabe, die sie dem staunenden Publikum in einem neu aufgelegten Sofortprogramm ankündigen können.

Kinderleben in Haidhausen

Stadtteulführung um den Orleansplatz zur drohenden Baustelle des Tieftunnels am Ostbahnhof

**am Samstag den 11. Februar
um 14.00 Uhr**

Treffpunkt: vorm Kaufhaus Kaufring

Die Führung gibt Ihnen detailgenaue Information zu:

- Tunneltrassenführung ó welche Häuser werden unterquert
- Baustellenumfang und Umfang der Baustelleneinrichtung
- Baustellenentiefe ó wie tief wird hier und dort gegraben
- Baustellenzufahrten ó wo fahren die Laster und Schwerlaster zu und von den Baustellen weg. Welche Straßen sind betroffen?
- Baustellenbetrieb - An welchen Wochentagen zu welchen Tages- und Nachtzeiten
- Transportwege ó welche Materialien werden an- und abgefahren. Wie viele Lastwägen pro Tag.
- Parkplätze ó wo kann nicht mehr geparkt werden
- Baulärm ó was hört man wo: Baumaschinen, Rammen, Laster
- Dieselruß-Abgase durch Baumaschinen und Laster zusätzlich zur jetzigen Feinstaubbelastung

Im Mittelpunkt dieser zweiten Stadtteulführung stehen dieses Mal die Kinder: Wo überall Wege der Kinder von und zu Spielplätzen, Krippen, Kindergärten und Schulen gekreuzt und von den Auswirkungen der Baustelle betroffen wären.

Kontakt: Monika Naggl | Haidhausen S-Bahn-Ausbau

Email: monika.naggl@gmx.de