

# Haidhauser

## nachrichten

November 2017

Preis 1,20 Euro

43. Jahrgang

Nr. 11/2017

B 4296 E

Haidhauser Nachrichten  
Breisacher Straße 12, 81667 München

*Klage der Haidhauser Bürgerinitiative*

## Tunnel vor Gericht

Für die Gegner des Zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels nahen wichtige, wenn nicht sogar entscheidende Tage. Am 16. und 17. November verhandelt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH) über die Klage der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau gegen das hochumstrittene Verkehrsprojekt. Bisher noch keine Resonanz bei der Münchner Staatsanwaltschaft zeitigte die Anzeige der Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig (Die Linke) gegen Bahnmanager und Politiker wegen Subventionsbetrugs. Hier lässt allerdings ein ähnlicher Fall aufhorchen: Mittlerweile hat die Berliner Staatsanwaltschaft ein Verfahren wegen Untreue gegen Stuttgart 21-Verantwortliche aus dem Spitzenmanagement der Bahn eingeleitet.

Es ist nicht das erste Mal, dass das teure Münchner Tunnelprojekt vor Gericht landet. Bereits im ersten und zweiten Streckenabschnitt hatten Anwohner und Geschäftsbesitzer geklagt. Allerdings ging es bei diesen Klagen in der Regel um die Abmilderung von Begleitscheinungen des Tunnelbaus, wie zum Beispiel bessere Lärmschutzvorkehrungen. Im dritten, Haidhausen betreffenden Bauabschnitt von der Isar zum Orleansplatz, ist die Klage wesentlich breiter aufgestellt. Die Haidhauser Bürgerinitiative hat in ihre Klage fundamentale Kritik wie mangelnde Wirtschaftlichkeit und ein fragwürdiges Brandschutz-

konzept mit eingebracht.

Noch nichts Neues gibt es von der Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig (Die Linke), die die führenden Verantwortlichen des Münchner Tunnelbaus aus der Führungsetage der Bahn und der Politik Ende Juli wegen Verdacht auf Subventionsbetrugs angezeigt hat. Hier scheint die Staatsanwaltschaft noch zu prüfen.

Bei der Berliner Staatsanwaltschaft wird in einem verwandten Fall nicht mehr geprüft, sondern ermittelt. Es geht um Stuttgart 21, einem Projekt, das viel mit dem geplanten Münchner S-Bahn-Tunnel gemeinsam hat.

Der Rechtsanwalt Eisenhart von Loeper, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 und der ehemalige Strafrichter Dieter Reicheter haben gegen Ex-Bahnchef Rüdiger Grube, Ex-Technikvorstand Volker Kefer, den Auf-

sichtsratschef Utz-Hellmuth Felcht, sowie gegen den neuen Bahnchef Richard Lutz und den Ex-Kanzleramtschef und jetzigen Bahnvorstand Ronald Pofalla Strafanzeige wegen Verdacht der Untreue gestellt.

Der Vorwurf lautet, die Verantwortlichen hätten Warnungen vor einer Kostenexplosion und vor bereits bekannten Risiken auf der

*Fortsetzung auf Seite 11*

Fortsetzung von Seite 1

Baustelle ignoriert und ein Projekt vorangetrieben, dass schon 2010 nicht mehr die Anforderungen der Wirtschaftlichkeit erfüllt habe.

Denn bereits 2008 hatte der Bundesrechnungshof Kosten in Höhe von 5,3 Milliarden Euro für Stuttgart 21 prognostiziert. Noch drei Monate vorher hatte Grube die absolute Höchstgrenze für das Projekt bei 4,53 Milliarden Euro gesehen. In der jüngsten Kostenschätzung vom Dezember 2016 geht das Münchner Planungsbüro Vieregg-Rößler mittlerweile mit zu erwartenden Gesamtkosten von 9,8 Milliarden für Stuttgart 21 aus.

In diesem Zusammenhang musste sich das Bundesverkehrsministerium bereits harte Kritik vom Bundesrechnungshof gefallen lassen. So habe sich das Ministerium weder um die Einhaltung der Kosten noch um die Qualität des Bauwerks gekümmert. Beispielsweise ist das Genehmigungsverfahren für den Brandschutz von S 21 immer noch nicht abgeschlossen.

Das Argument, es handle sich beim Stuttgarter Tunnel um ein „eigenwirtschaftliches Projekt“ der Deutschen Bahn, will der Bundesrechnungshof nicht gelten lassen.

Ausdrücklich pocht der Bundesrechnungshof darauf, dass es das Wirtschaftlichkeitsprinzip definitiv verbiete, Steuergeld für Projekte auszugeben, die nicht komplett durchgeplant seien. In diesem Zusammenhang werden Umplanungen am Filderbahnhof, Risiken beim Bohren in quellfähigem Anhydrit und die Brandschutzthematik genannt.

Interessant für Münchner Belange wird auch die Entscheidung einer Klage, die die Bundestags-Grünen beim Bundesverfassungsgericht (BVG) eingereicht hatten.

So hätten Richter des BVG bereits klargemacht, dass sich die Deutsche Bahn nicht uneingeschränkt auf Eigenwirtschaftlichkeit berufen könne.

Mit der Eigenwirtschaftlichkeit argumentiert die Bahn übrigens auch in München bis heute, wenn sie sich weigert, Zahlen zum Beispiel der Nutzen-Kostenanalyse für den Stammstreckentunnel zu veröffentlichen, weil es geschäftsschädigend sein könnte. Das BVG sieht hingegen die klare Verantwortung beim Bund, die Kosten für Verkehrsdienstleistungen zu hinterfragen und zu kontrollieren. Die Ur-

teilsverkündung steht hier aber noch aus.

Für den 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel in München kann das bedeuten, dass die Deutsche Bahn in Erklärungsnot kommen kann, wenn sie ihre Berechnungen für die Wirtschaftlichkeit offenlegen muss. Denn dass ein Tunnel, der noch vor drei Jahren zwei Milliarden kosten sollte und nur noch knapp die Wirtschaftlichkeit erfüllte, aktuell nun auf 3,8 Milliarden geschätzt wird, aber immer noch wirtschaftlich sein soll, ist nach wie vor eines der großen mathematischen Wunder, die diese Tunnelplanung begleiten. So steigt angesichts der aktuellen Ereignisse auch die Wahrscheinlichkeit für die Verantwortlichen des Münchner Tunnels, sich eines Tages vor Gericht verantworten zu müssen.

Die Münchner Tunnelgegner und alle Bürger, die sich einen verantwortungsvollen Umgang mit ihren Steuern wünschen, können noch hoffen.

Markus Wagner

**Verhandlung zur Klage gegen den 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel** vor dem Verwaltungsgerichtshof am Donnerstag, den 16. und Freitag, den 17. November jeweils ab 9.30 Uhr im großen Sitzungssaal des Verwaltungsgerichts München in der Bayerstr. 30.

## Leserinnenbrief

**Ist die Stammstrecke mal wieder dicht, haben ein Luftballon an der Oberleitung oder eine Signalstörung den gesamten Verkehr lahmgelegt, dann wird sie reflexartig wieder laut, die Forderung nach einer zweiten Stammstrecke. So auch Mitte Oktober z.B. im Münchner Merkur, als eine defekte Weiche dafür gesorgt hat, dass in der Innenstadt nix mehr ging.**

**Wir bringen hier einen Leserinnenbrief von Monika Naggl an den Münchner Merkur – und zur Information auch an uns:**

## Leserinnenbrief

*Liebe Mitkämpfer für ein vernünftiges ÖPNV-System,*

*mit Südring wär' das nicht passiert!*

*Da hätten wir seit spätestens 2010 einen funktionierenden Bypass für die Stammstrecke, den man an Tagen wie diesem, Dienstag, 11. Oktober, einfach braucht: Weil der Südring stufenweise, schneller und ohne Beeinträchtigung der zentralen S-Bahnhöfe und des übrigen MVV gebaut werden könnte.*

*Und Sie sind also überrascht, dass die 2-tägige pompöse Feier am Marienhof mit Festzelt, Blaskapelle und Freibier keine Einweihung war, sondern der Beginn einer 10 Jahre langen Bauzeit? Wie überrascht werden Sie erst 2027 sein, wenn die von Ihnen erhoffte Kapazitätsausweitung nicht stattge-*

*funden hat, sondern nur 3 S-Bahnen in der Stunde mehr die Stadt durchqueren?*

*Nebenbei – die ewigen „kleinkarierten Grabenkämpfe“ um Südring oder Tunnel, die man anders, vielleicht besser, einen funktionierenden demokratischen Prozess nennen könnte – den gab es nicht. Machtmissbrauch, Lobbyismus und Korruption haben ihn erfolgreich außer Kraft gesetzt. Das ist das Schlimmste an dieser ganzen Geschichte, fundamentaler noch als der Schaden für die Münchner S-Bahn. Eine Strafanzeige läuft aktuell gegen beteiligte Amtsträger und ehemalige Funktionsträger der Deutschen Bahn AG.*

*Mit freundlichen Grüßen  
Monika Naggl*