

2. S-Bahn-Tunnel

Nächste Runde vor Gericht

Die Klage der Haidhauser Bürgerinitiative gegen den 2. Münchner S-Bahn-Stammstreckentunnel wird am 7. und 8. Februar weiter vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof verhandelt.

Bisher kein Ergebnis hat die Anzeige von Sabine Leidig, Bundestagsabgeordnete der Linken, gegen führende Verantwortliche des Tunnelbaus gezeitigt.

Belastungen des Viertels durch die Tunnelbaustelle und der geplante „S-Bahn-ähnliche Verkehr“ waren Gegenstand einer Anfrage auf der Bürgerversammlung im Mai 2017, die jetzt durch die Bahn beantwortet wurde.

Sowohl die Belastungen durch jahrelange Baustellen für Haidhauser Bürger als auch die Frage nach der Wirtschaftlichkeit des umstrittenen Tunnelprojekts werden vor dem Verwaltungsgerichtshof weiter verhandelt. Zwar halten es die meisten Prozessbeobachter für unwahrscheinlich, dass der Münchner S-Bahn-Tunnel auf gerichtlichem Wege verhindert werden kann, doch erhoffen stark betroffene Haidhauser, auf diesem Weg zumindest Verbesserungen im Immissionsschutz und höherwertige Absicherungen für ihre Häuser herausverhandeln zu können.

Noch keine Reaktion hat es bei der Staatsanwaltschaft München auf die Anzeige der Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig wegen Subventionsbetrugs gegeben. Zumindest existiert eine Bearbeitungsnummer zu dem Fall. „Man kann wohl schon schlussfolgern, dass sich die Staatsanwaltschaft in dem Fall nicht gerade überschlägt, oder freundlich ausgedrückt: Sie recherchiert wohl extrem genau, was sicher auch der politischen Brisanz des Falls geschuldet ist“, sagt Dr. Bernhard Knierim, persönlicher Referent von Sabine Leidig. Dass der Tunnel wirklich gebaut wird, hält Knierim nicht für gesetzt: „Wir sehen durchaus noch Möglichkeiten, das Projekt auf dem Wege zu stop-

pen, denn die Argumentation in unserer Klage macht sehr deutlich, wie hier Regelungen missachtet und Gelder zweckwidrig verwendet werden sollen, weil der Nutzen des Projekts letztlich negativ wäre – bei immensen Kosten.“ Anders als bei „Stuttgart21“ sei es in München momentan noch ohne allzu große Kosten möglich, das Projekt noch komplett zu stoppen und umzuplanen.

Was allerdings als sicher gelten kann: Mit dem Bau des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels stünden Haidhausen starke Belastungen durch Baulärm, Erschütterungen und Baustellenverkehr bevor.

Eine diesbezügliche Anfrage von Anwohnern des Orleansplatzes auf der Bürgerversammlung am 18.05.2017 wurde nun von der DB ProjektBau GmbH beantwortet und auf der jüngsten BA-Sitzung veröffentlicht.

Was Anwohner befürchten, sind Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Schmutz, Staub und Feinstaub. Deshalb fordern sie Rußpartikelfilter und die Einhaltung der Grenzwerte.

Die Bahn möchte einer zu großen Staubeentwicklung gerade in den Sommermonaten durch Befeuchtung von Baustellenflächen, der Säuberung der Straßen je nach Bedarf und einer Reifenwaschanlage für Baufahrzeuge entgegenwirken. Zum Schadstoffausstoß von dieselbetriebenen Baumaschinen und Fahrzeugen heißt es in der schriftlichen Antwort, dass die „geltende Richtlinien- und Gesetzeslage zu beachten“ sei, was aber eigentlich eine Selbstverständlichkeit ist.

Als Auflage muss die Bahn an den zukünftigen Baustellen den Ist-Zustand für Feinstaub und NO₂ durch ein Gutachten des Bayeri-

schen Landesamts für Umwelt (LfU) dokumentieren lassen.

Den gesetzlichen Rahmen für Luftqualitätsstandards und Immissionshöchstmengen bildet dabei die TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft), die erste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz.

Der Anwohnerforderung, eine offene Bauweise am Orleansplatz zu verbieten, wird seitens der Bahn entgegengehalten, dass der Einbau von Rolltreppen und Aufzügen, technischen Räumen und Entrauchungsanlagen zumindest teilweise eine offene Bauweise erfordere. In gewissen Bauphasen sei aber eine „Deckelbauweise“ geplant, um „Auswirkungen auf die Umgebung gering zu halten“, wie es im Antwortschreiben der Bahn heißt.

Prinzipiell, das zeigt auch der bisherige Verlauf der Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof, steht die Bahn aber auf dem Standpunkt, dass sie Anwohnern von sich aus keine Schutzmaßnahmen zukommen lässt, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Zusätzlichen Schutz müssen Betroffene in der Regel vor Gericht einklagen.

Ein anderes Thema, das auch Bestandteil der Anfrage auf der Haidhauser Bürgerversammlung war, ist die Frage, was es mit dem „S-Bahn-ähnlichen Verkehr“ auf sich hat, der durch den Tunnel möglich werden soll.

Hier sei zur Erklärung angemerkt, dass Innenminister Hermann auf der Bürgerversammlung im Mai 2017 von zusätzlichen Verbindungen in der „Metropolregion München“ nach Rosenheim und Augsburg sprach.

Jüngst wurden dazu wiederum Ziele wie Landshut, Mehring und Buchloe genannt.

Zum einen heißt es in dem Antwortschreiben der DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd, dass der geplante Tunnel weder für Regional- noch für Fernverkehr, sondern ausschließlich für S-Bahnen geeignet sein werde:

„Tatsächlich eignen sich der gewählte Tunnelquerschnitt sowie die Gradienten der Trasse nicht für andere Fahrzeuge als die der S-Bahn.“ Fahrzeuge der Regional- und Fernbahnen könnten die Gefälle und Steigungen nicht bewältigen, da keine geeigneten Antriebe vorhanden seien.

Dass es wirklich sinnvoll ist, Ziele wie Landshut oder Buchloe mit S-Bahn-Zügen anzufahren, bezweifelt der Verkehrsplaner Dr. Martin Vieregg auf Anfrage der HN. Zwar seien mit einer S-Bahn Höchstgeschwindigkeiten je nach Modell

von 140, bzw. 160 km/h möglich. Doch könne eine 200 Meter lange S-Bahn im Vergleich zu einem doppelstöckigen, 300 Meter langen Regionalzug gerade einmal die Hälfte an Fahrgästen aufnehmen. Außerdem würde ein „Mischverkehr“ mit Regional- und Fernverkehr entstehen, der „fahrplantechnisch schwierig“ sei. Da von diesen Metropolregion-Verbindungen in Zusammenhang mit dem zweiten Stammstreckentunnel erst seit 2016 die Rede ist, vermutet Vieregg, dass so eine Wirtschaftlichkeit des Tunnels suggeriert werden soll, die aber in Wirklichkeit nicht vorhanden sei. Vielmehr würde der neue Tunnel Menschen dorthin bringen, wo sie gar nicht hinwollten. So sei das Fahrgastaufkommen in der Innenstadt seit 1985 rückläufig. Unternehmen mit vielen Angestellten

wie der Süddeutsche Zeitung seien in diesem Zeitraum vor die Tore der Stadt gezogen, der Online-Handel tue sein Übriges, die Zahl der Einkaufswilligen in der Innenstadt zu reduzieren. Viele Menschen seien aber mangels S-Bahn-Ring gezwungen, über das Zentrum zu ihrem jeweiligen Bestimmungsort zu kommen. Dieses Dilemma könne aber nur mit einem Nord- und einem Südring gelöst werden.

Markus Wagner

Verhandlung der Klage der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau gegen den 2. Münchner Stammstreckentunnel vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof am **7. und 8. Februar** jeweils ab 9.30 Uhr im großen Sitzungssaal des Verwaltungsgerichts in der Bayerstr. 30. Die Verhandlung ist öffentlich.