

## Ausbau Eisenbahn-Südring

# 4 x günstiger als der Tunnel

**Eine im September vorgelegte Studie favorisiert den Ausbau des Eisenbahn-Südrings: Mit deutlich geringeren Kosten lassen sich Vorteile im Verkehrsablauf erzielen, die allen Nutzern des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zugute kommen. Selbst die Anlieger des Eisenbahn-Südrings profitieren der Studie zufolge dank verbesserten Lärmschutzes.**

Der geplante Neubau des 2. S-Bahn-Tunnels stößt in Haidhausen auf energischen Widerstand. Die Bewohner des Stadtviertels hätten nur Nachteile, aber keinerlei Vorteile. Die Studie ist ein gewichtiges Argument im Kampf gegen die Planung einer zweiten unterirdischen S-Bahn-Stammstrecke.

### Neues Gutachten: klares Votum für den Ausbau des Eisenbahn-Südrings

Mitte September stellte Martin Runge (Bündnis 90/Die Grünen) während einer Wahlveranstaltung in Haidhausen ein von den Landtags-Grünen in Auftrag gegebenes Gutachten vor. Danach ist alternativ zum geplanten Tunnelneubau der Ausbau des Eisenbahn-Südrings die in jeder Hinsicht bessere Lösung. Im 65 Seiten umfassenden Gutachten nimmt das Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rössler GmbH uneingeschränkt zu Gunsten des Südrings Stellung. Das Planungsbüro schlägt einen Ausbau des Südrings in fünf Schritten vor. Jede dieser Ausbaustufen bringt von Anfang an schrittweise Verbesserungen nicht nur im Nah-, sondern auch im Regional- und Fernverkehr. Die direkten Nachbarn der Eisenbahntrasse kommen in den Genuss längst überfälliger Lärmschutzmaßnahmen. Weiterer Vorteil: Die projektierten Kosten aller Ausbaustufen liegen mit rund

370 Millionen Euro deutlich unter den bislang veranschlagten 1,6 Milliarden Euro für den Tunnelneubau. Und: Zur Finanzierung des vorgeschlagenen Südringausbaus können neben Geldern des Landes Bayern (Nahverkehr) Gelder des Bundes und der Europäischen Union aktiviert werden, weil nicht nur die S-Bahn, sondern auch Züge des innerdeutschen und europäischen Fernverkehrs profitieren, die allesamt über den Eisenbahn-Südring fahren.

### Wenn wir nicht schreiten Seit' an Seit'

Die Wahlveranstaltung der Bündnisgrünen offenbarte unterschiedliche Positionen der Partei zum Ausbau des S-Bahn-Systems. Der bündnisgrüne Landtagsabgeordnete Martin Runge streitet seit langem im bayerischen Landtag gegen den „milliardenteuren Geistertunnel“. Im Münchner Stadtrat haben sich die Bündnisgrünen im Verein mit (fast) allen anderen Parteien für den Bau des 2. S-Bahn-Tunnels ausgesprochen, lediglich die Vertreterin der LINKE votierte ohne wenn und aber Anfang dieses Jahres dagegen. Auf der erwähnten Wahlveranstaltung war auch Paul Bickelbacher (Bündnis 90/Die Grünen), im März 2008 erstmals in den Stadtrat gewählt, zugegen. Die Landeshauptstadt München, so seine Erklärung für die Haltung seiner Fraktion und der Stadtratsmehrheit, befürchte für den

Fall des Scheiterns der Tunnelpläne, dass „sonst gar nichts passiert“, es also keine Verbesserungen im System der S-Bahn geben wird. Welch ein Argument?! Das Tunnelprojekt ist mit derzeit 1,6 Milliarden Euro veranschlagt, fertiggestellt sein soll es im Jahr 2022. Wieso binden sich Stadtratsmehrheit und Verwaltung der Stadt München bei den Dimensionen und den Auswirkungen des Tunnelprojekts an die Vorgaben von Staatsregierung und Deutscher Bahn? Schließlich soll das S-Bahn-System für die Anforderungen der kommenden 50 Jahre ausgebaut werden, ein Kraftakt etwa vergleichbar der Organisation des Münchner Verkehrsverbundes (MVG) anlässlich der Sommerolympiade 1972.

Immerhin: Stadtrat Bickelbacher deutete auf der Versammlung einen vorsichtigen „Wandel bei den Stadtratsgrünen“ an, getragen von einer Stimme Mehrheit dank neu gewählter Fraktionsmitglieder an. Zu einer klaren Position ließ sich der Stadtratsgrüne jedoch nicht bewegen, erst einmal wolle man das Ergebnis der Landtagswahl abwarten. Martin Runge fand deutliche Worte: „Massiv gegenhalten im Stadtrat“ empfahl er seinen Parteifreunden, denn: „Die S-Bahn-Planung ist ein viel größerer Blödsinn als die des Transrapid!“ Auch für seine Kolleginnen und Kollegen im örtlichen Gremium, dem Bezirksausschuss, hatte Martin Runge eine Empfehlung. Dort solle

man das klare Votum der Bürgerversammlung ernst nehmen und ebenfalls ein klares Nein vertreten. „Keine Flickschusterei!“, womit er die zahlreichen Änderungs- und Verbesserungsvorschläge des Bezirksausschusses zur Tunnelplanung meinte, die, so richtig sie auch im Detail sind, die Tunnelpläne als solche nicht in Frage stellten. Ist es die klare Ablehnung der Haidhauser oder der Appell des Parteikollegen, die die Bezirksausschuss-Mitglieder der Bündnisgrünen beeindruckt? Ullrich Martini erklärte: „Die Grünen im Bezirksausschuss sind gegen die Röhre.“

### **Stadt München auf Tauchstation**

Stadtrat und Verwaltung der Landeshauptstadt München sind wegen ihrer zurückhaltenden Position („Die Stadt München ist nicht Maßnahmeträger.“; „Die Stadt München ist nicht an der Finanzierung beteiligt.“) zuletzt während der außerordentlichen Bürgerversammlung Ende Juli kritisiert worden. Auch deshalb, weil sie mit eigenen planerischen Vorstellungen und einem anvisierten Betriebskonzept bislang öffentlich nicht klar Position bezogen hat. Der zuständige Bereich im städtischen Planungsreferat, so eine Äußerung während der bereits erwähnten Wahlveranstaltung, „wurde drastisch gekürzt“ und sei zu einer Alternativplanung nicht mehr fähig. Das mag man kaum glauben. Schließlich hatte die Stadt München gegen den ungeliebten Transrapid sehr wohl mit dem Konzept der Flughafen-Express-S-Bahn eigene Planungsvorstellungen in die Debatte gebracht. Träfe die Feststellung fehlender städtischer Planungskapazität zu, würde dies umso mehr die Frage nach der Qualität der vorgelegten Tunnelplanung auf. Hieße dies doch, dass von welchen anderen (Firmen-) Interessen auch immer abhängige Planungsbüros vorab wesentlichen Einfluss auf Entscheidungen über die Ausgabe öffentlicher Gelder erhielten. Ist es bereits so weit, dass nicht mehr die öffentliche Hand, sondern

Ausführende, hier die Deutsche Bahn, im Planungsverfahren Regie führen?

### **Im politische Handgemenge**

„12 Jahre auf einer Baustelle leben zu müssen, und das ohne Sinn und Nutzen für die Allgemeinheit, das lassen wir uns in Haidhausen nicht bieten.“ Mit diesen Worten fasste Walter Heldmann, einer der Vorsitzenden der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen, auf der außerordentlichen Bürgerversammlung Ende Juli die Ablehnung der Tunnelplanung zusammen (die HN berichteten). Seit ihrer Gründung befürwortet die Bürgerinitiative den Ausbau des Eisenbahn-Südrings. Dieser alternativ vorgeschlagenen Lösung haftete stets auch der Vorwurf an, man wolle sich zu Lasten anderer eines Projekts entledigen, dessen Realisierung zum Nutzen der Allgemeinheit unerlässlich ist. Zweifellos: Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs, der Betrieb durch die bestehende Stammstrecke zwischen Haupt- und Ostbahnhof ist störanfällig. Nicht nur zur Minderung dieses Störfallrisikos, auch zur Verbesserung im Nahverkehr stehen Stadt und Umland vor der Aufgabe, das System für die Zukunft tauglich auszubauen.

Das Land Bayern und in seinem Gefolge die ausführende Deutsche Bahn haben sich auf den Bau eines 2. S-Bahn-Tunnels festgelegt und behaupten, dies sei ohne Alternative. Einen Beweis für das behauptete Fehlen einer sinnvollen Alternative ist das bayerische Verkehrsministerium bislang schuldig geblieben. Bis zum Spätherbst 2007 versuchten Freistaat und Bahn, die unter der Kirchenstraße mit dem gleichen Gestus der Alternativlosigkeit durchzusetzen. Das Ministerium verweigert sich im übrigen bis heute einer öffentlichen Darlegung und Diskussion eines konkreten Betriebskonzepts. Bislang speist man die Öffentlichkeit mit der allgemeinen Erklärungen ab, mit dem 2. S-Bahn-Tunnel seien verschiedene Konzepte realisierbar.

Auch im Ministerium, das sei einmal angenommen, arbeiten versierte Fachleute. Dies wirft die Frage auf, warum das Ministerium so zäh an den Tunnelplänen festhält. Ist es politischer Starrsinn? Sind es Lobbyinteressen der Bauindustrie, die sich vom Tunnelneubau ein lukratives Geschäft verspricht? Letztgenannte Vermutung äußerte Martin Runge, Landtagsabgeordneter von Bündnis 90/Die Grünen auf der Wahlveranstaltung im September. „Haidhausen abgehängt!“ lautete das Motto der Veranstaltung, die eine Verbindung einer lokal- und landespolitisch bedeutenden Entscheidung herstellte. In der Tat: Werden die Tunnelplanungen umgesetzt, dann verschlechtert sich in vielen Fällen gegenüber heute die Verkehrsanbindung unseres Viertels. Dies deshalb, weil dann ein Teil der S-Bahnen fahrplanmäßig nicht mehr den Ostbahnhof, sondern nur mehr den S-Bahnhalt Leuchtenbergring bedient und weil viele Fahrgäste gegenüber heute mehrfach umsteigen beziehungsweise weitere Umsteigewege in Kauf nehmen müssen, von den Baustellenbelastungen der Rettungsschächte in Grünanlagen und dem Neubau eines S-Bahnhofs unter dem Orleansplatz einmal abgesehen.

### **Mit neuem Schwung gegen den Tunnel**

Man weiß, dass, frei nach dem Motto: „Wes Brot ich ess’, des Lied ich sing’“, Gutachten die politischen Zielsetzungen des Auftraggebers untermauern sollen. Das Planungsbüro Vieregge-Rössler hat in Vergangenheit geradezu punktgenau die tatsächlichen Kosten des Transrapids errechnet, die letztendlich dieses Vorhaben, eines der „Leuchtturmprojekte“ der CSU, zu Fall gebracht haben. Die seinerzeit exakt berechneten Kosten sprechen für die Qualität des Planungsbüros Vieregge und Rössler und lassen erwarten, dass es auch beim jetzt vorgelegten Gutachten zum Südring eine seriöse Kostenbewertung vorgenommen hat. Die bayerische Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) bezeichnete die Untersuchung in einer ersten

Stellungnahme als ein „fragwürdiges Gutachten“ und beharrt unverändert auf dem Tunnelneubau (Süddeutsche Zeitung vom 12.09.08). Auch dies ist man gewohnt, dass Mandatsträger oft bis zur bitteren Neige öffentlich an Projekten festhalten, mögen auch noch so fundierte Argumente dagegen und für eine Alternative sprechen.

Mit dem Gutachten haben die Haidhauser Gegner weitere und

schwergewichtige Argumente in ihrem Widerstand gegen die Tunnelpläne an die Hand bekommen. Damit lässt sich der Druck auf die sogenannten Entscheidungsträger verstärken. Stadtrat und Verwaltung der Landeshauptstadt München müssen dahin gebracht werden, im Interesse der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs in Stadt und Umland

endlich eigenständige Planungsziele zu benennen.

Es bestehen Aussichten, den 2. S-Bahn-Tunnel noch zu verhindern, die „denkbar schlechteste Lösung“, als das Walter Heldmann namens der Haidhauser Bürgerinitiative den geplanten Tunnelneubau auf der Bürgerversammlung Ende Juli qualifizierte.

*anb*

# Bürgerinitiative informiert

Im Auftrag der bayerischen Staatsregierung sind die Planer der Deutschen Bahn fleißig am Zeichnen. Der Beginn des Planfeststellungs-Verfahrens Anfang 2009 rückt näher. Dann wird es Ernst. Wer Einsprüche und Fristen versäumt, hat später schlechte Karten. Jetzt haben wir noch Zeit, uns gut vorzubereiten.

Den Bürgerinnen und Bürgern stellen sich viele Fragen:

Mehr als ein Jahrzehnt lang Tunnel-Baustellen quer durch Haidhausen? Baugruben statt Spielplätze? Baustellen-Wüste auf fast allen schönen Plätzen Haidhausens? Abgeschnittene Einkaufsstraßen? Existenziell gefährdete Betriebe? Lärmtod für Biergarten und Freischankflächen? Setzrisse und andere Gebäudeschäden? Leerstand? Krach, Dreck, Erschütterungen, Schlaflosigkeit? Gefährliche Schulwege? Fertigstellung anno 2022?

All das für die blöde Idee, ohne Notwendigkeit vier Tunnel-Röhren durch einen der schönsten und am dichtesten bewohnten Stadtteile Münchens graben zu wollen? Für ein kaum durchdachtes Verkehrskonzept, welches viele

Nachteile bringen, und nicht allein den Ostbahnhof, sondern rund 30 S-Bahn-Stationen von vielen Zugverbindungen abschneiden würde? Für ein schön gerechnetes Projekt, welches sich ebenfalls, so wir es nicht verhindern, zum Milliarden-Grab entwickeln wird?

## 2. S-Bahntunnel

**Die Bürgerinitiative informiert  
am Mittwoch, 15. Oktober,  
um 19.30 Uhr,  
im Kolping-Saal der katholischen  
Kirchengemeinde St. Johann  
Baptist, Kirchenstraße 6.  
Eingang durch den Hof.  
Einlass ab 19.00 Uhr.**

Dr. Walter Heldmann spricht über den aktuellen Stand im Münchner S-Bahn-Streit und stellt sinnvolle Alternativen vor. Die Expertengruppe Baumgartner, Kantke, Schwarz hat bereits im letzten Jahr anhand eines Fahrplankonzeptes mit Spurplänen und Fahrplansimulationen nachgewiesen, dass der Ausbau des Südringes nicht nur verkehrlich sinnvoller ist, sondern alle

Anforderungen an eine zweite S-Bahn-Stammstrecke besser erfüllt.

Jetzt liegt ein neues Gutachten des renommierten Münchner Verkehrsberatungsbüros Viereg & Rössler vor. Das Büro konnte beispielsweise die tatsächlichen Kosten des Transrapid-Projektes punktgenau vorrechnen, und trug so zum Ende des Trara bei. Das nun im Auftrag der Grünen erstellte Gutachten beweist, dass die Kosten für den von der bayerischen Staatsregierung favorisierten zweiten S-Bahn-Tunnel viermal so hoch sind, wie für einen soliden Ausbau des Südringes.

Dr. Martin Viereg wird es vorstellen.

Sehr interessant werden dürfte auch der Vortrag des versierten Fachanwaltes für Verwaltungsrecht Eike Schönefelder über die Möglichkeiten und Rechte der Betroffenen.

Zum Schluss werden Fragen zum Thema und zur Bürgerinitiative beantwortet.

*Volker Böhm*