

# Haidhauser

## nachrichten

### Februar 2009

Preis 0,90 Euro

34. Jahrgang

Nr. 2/2009

B 4296 E

Haidhauser Nachrichten  
Breisacher Straße 12, 81667 München

### **Breite Unterstützung für Tunnel-Gegner**

## **Haidhausen macht mobil**

**Mit einer wahren Flut von Anträgen und Anfragen auf der jüngsten Bürgerversammlung machen die Tunnelgegner Druck auf Bezirksausschuß und Stadtrat. BA-Vorsitzende Adelheid Dietz-Will verwehrt sich gegen den Vorwurf, der BA Haidhausen-Au würde sich nicht eindeutig gegen den Tunnel aussprechen. Das Baureferat will nach eigenen Aussagen dem Stadtrat in Kürze ein Hearing mit allen Beteiligten zum Thema S-Bahn-Tunnel vorschlagen.**

Noch bis vor kurzem haben sich die Mitglieder der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen mit vielen Überlegungen den Kopf zerbrochen, welche Formen des Widerstands am Erfolg versprechendsten sind. Seit dem jüngsten Treffen am 15. Januar im Unionsbräu stehen aber konkrete Aktionen im Vordergrund. Mit großen Spruchbannern an Häusern und Geschäften sollen Anwohner und Besucher des Viertels auf die Problematik des geplanten S-Bahn-Tunnels durch Haidhausen aufmerksam gemacht werden, eine Brief-Aktion soll eine möglichst große Zahl Politiker aller Parteien für das Thema

sensibilisieren und Kurzinfos per E-mail Tunnelgegner auf dem Laufenden halten. Um diese Ziele voranzutreiben, bildeten sich auf dem Treffen der Bürgerinitiative so gleich mehrere Arbeitskreise.

Doch zu Beginn der Veranstaltung ließ der Landtagsabgeordnete Martin Runge (Bündnis 90/ Die Grünen) noch einmal einige wichtige Punkte der Tunneldiskussion Revue passieren.

„Wesentlich hirnrissiger als der Transrapid“ sagte der ausgewiesene Verkehrsexperte und engagierte Tunnelgegner im Unionsbräu zu den Plänen der Deutschen Bahn für die zweite Stammstrecke. Er ver-

wies darauf, dass der Transrapid zwar viel zu teuer gewesen wäre, bestehende Verkehrssysteme aber nicht negativ beeinflusst hätte. Der S-Bahn Tunnel würde das jetzige Angebot durch längere Wartezeiten aber sogar verschlechtern. Mit Blick auf die wenigen Haltepunkte des geplanten Tunnels sagte der Grünen-Politiker: „Was hilft uns eine S-Bahn, die die Leute nicht dort hinbringt, wo sie hin wollen?“ Gravierende Sicherheitsmängel hafeten den geplanten Röhren allein schon durch ihre schiere Tiefe an. Um in 40 Meter Tiefe zu gelangen, müssten Rettungskräfte bei einem Unglück wertvolle Zeit verschon-

ken. „Das ist genau so, als wenn ich bei Hertie vom Erdgeschoß in den Speicher laufe und dann noch zwei Stockwerke höher muss“, sagt Runge zur Veranschaulichung der Höhendifferenz.

Angesichts geschätzter 2,5 Milliarden Euro Baukosten sei das Vorhaben aber vor allem „finanzpolitisch unzumutbar“.

Mit den Worten „die Tunnelmafia treibt weiter ihr Unwesen“, lenkte Runge das Augenmerk auf das verwirrende Zahlenspiel, das die Befürworter betrieben. Erst habe man den Südring zu teuer, dann die Röhre zu billig gerechnet. In Wahrheit koste der Südring mit

*Fortsetzung auf Seite 7*

**Abschluss Stadtteilsanierung Haidhausen**

# Haidhausen macht mobil

rund 400 Millionen Euro seriösen Schätzungen zufolge nicht mal ein Sechstel der Summe, die für die Tunnellösung veranschlagt wird.

Nach den anfangs „brutalen Anfeindungen“, die Runge als Tunnelgegner zunächst entgegenschlugen, sieht er sowohl im Stadtrat als auch im Landtag erste Anzeichen eines Umdenkens. In dieser Phase sei es Aufgabe der Bürgerinitiative, möglichst viele Stadträte, aber auch Bundes- und Landtagsabgeordnete mit ins Boot zu holen. Ein Schlupfloch im Vertragswerk zwischen Stadt München und der Deutschen Bahn sieht Runge im Zeitplan. Dort heißt es, dass der Tunnel bis 2016 fertiggestellt sein soll. Nach momentanen Schätzungen ist damit aber vor 2022 nicht zu rechnen.

Grünen-Stadtrat Paul Pickelbacher sieht ebenfalls in der langen Bauzeit ein Argument gegen den Tunnel. Denn die riesigen Baustellen in der Stadt würden auch während der Olympiade 2018 noch bestehen, wohingegen der Südring schon Ende 2015 fertig gestellt sein könnte.

Positiv bewertete Pickelbacher es auch, dass sich Bezirksausschüsse von Stadtteilen, die von Bauarbeiten für den Südring betroffen würden (Isarvorstadt, Ludwigsvorstadt), ebenfalls für den Südringausbau ausgesprochen hätten. Denn zum einen wären die Beeinträchtigungen für Anwohner nicht so massiv wie bei einem Tunnelbau, zum anderen würden die Bauarbeiten auch umfassende Lärmschutzmaßnahmen für Südringnachbarn beinhalten. Ansonsten gab sich Pickelbacher zuversichtlich, dass die Fraktion der Stadtrats-Grünen sich schon bald mehrheitlich gegen den Tunnel aussprechen wird.

Mehrfach kritisiert wurde auf der Veranstaltung der Tunnelgegner die schwammige Haltung des Bezirksausschusses Au-Haidhausen.

Daran anknüpfend stellte Jutta Esser auf der Bürgerversammlung Au/Haidhausen in der Wörthschule am 22. Januar eine schriftliche Anfrage, wie es denn nun um die Einstellung des BA bestellt sei.

Auch Ingeborg Michelweit, Vorsitzende der Bürgerinitiative S-

Bahn-Tunnel Haidhausen bezeichnete in ihrem Antrag die Baupläne als „Milliardensünde“ und „Flickschusterei im System“ und forderte den Haidhauser BA auf, sich geschlossen und eindeutig gegen den Tunnel zu positionieren.

Die anwesende BA-Vorsitzende Adelheid Dietz-Will sagte dazu: „Wir hätten viel lieber den Südring - wer will das nicht?“ Allerdings hätte der Bezirksausschuss auch die Verpflichtung, sich jetzt detailliert mit dem S-Bahn-Tunnel auseinander zu setzen, um zumindest im Einzelnen die Folgen der Bautätigkeiten abzumildern, sollte es doch zum Tunnelbau kommen. „Wir könnten uns da einen Haufen Arbeit sparen“, sagte Dietz-Will, doch

der BA könne sich von seiner Aufgabenstellung her keine reine Verweigerungshaltung einnehmen, sondern müsse „aufpassen, dass die Planung nicht über uns hinweggeht“.

Auch andere Tunnelgegner thematisierten auf der Bürgerversammlung die S-Bahn-Trasse durch Haidhausen und entfachten ein regelrechtes Antragsfeuerwerk in der von Josef Schmid, CSU-Fraktionschef im Stadtrat, geleiteten Veranstaltung.

So beantragte Volker Böhm „eine erneute Prüfung durch neutrale Gutachter“ und argumentierte, dass bei der vergleichenden Untersuchung aus dem Jahr 2001 der Südring „teuer gerechnet“ wurde, da

den Kalkulationen ein viergleisiger Linienbetrieb zugrunde lag, wo nur ein zweigleisiger vonnöten ist. Außerdem sei es überhaupt nicht notwendig, für einen Südring-Ausbau Hinterhäuser in der Reiffenstuelstraße abzureißen und in die Eigentumsrechte weiterer Privateigentümer einzugreifen, da auf den Gleisanlagen der DB sehr wohl Bauflächen vorhanden seien.

Ulrich Sedlaczek forderte eine neue Kosten-Nutzen-Analyse für die zweite S-Bahn-Stammstrecke und argumentierte, dass es mit der sowieso geplanten Verlängerung der U5 von Laim nach Pasing bereits „eine weitere durchgehende Schnellbahn-Verbindung vom Ostbahnhof nach Pasing“ geben werde,

die im wesentlichen sowieso der Stammstrecke folge. „Sehr fraglich“ sei unter diesen Umständen, ob die Ausgabe von zwei Milliarden Euro für die dann „3. Parallelverbindung“ sinnvoll sei.

Dr. Jürgen Sillem verwies in seinem Antrag auf erneute Prüfung der Südring-Trasse vor allem auf das Urteil unabhängiger Sachverständiger wie der Projektgruppe Baumgartner/Kantke/Schwarz und dem Planungsbüro Vieregg/Rößler, die zeigten, „dass der Tunnelbau in verkehrstechnischer, zeitlicher und finanzieller Hinsicht die schlechteste Lösung wäre“.

„Kämpfen für eine bessere Lösung“ war die Forderung von Walter Heldmann, zweiter Vorsitzender der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel, der die geplante zweite Stammstrecke als „unsinniges Projekt“ geißelte und auf die vielen Engpässe im Außenbereich des Münchner S-Bahn-Netzes verwies, die für mehr Störungen sorgen als Unregelmäßigkeiten auf der Stammstrecke.

Einen kabarettistisch gestimmten Antrag stellte schließlich noch Monika Naggl, die angesichts milliardenschwerer Konjunkturprogramme des Bundes eine Verlängerung des geplanten S-Bahn-Tunnels bis zum Wildpark Poing forderte, damit auch „Fuchs und Hase am Münchner Nachtleben teilhaben können“. Gleichzeitig solle auch die Südring-Trasse komplett untertunnelt werden um auch bei den Planungsabteilungen der Deutschen Bahn weiterhin für Vollbeschäftigung zu sorgen.

Mit Ausnahme des nicht ganz ernst gemeinten Naggl-Antrags wurden alle anderen Anträge einstimmig oder mit großer Mehrheit von der Bürgerversammlung angenommen.

So beherrschte das Thema S-Bahn-Tunnel über weite Teile die Haidhauser Bürgerversammlung und dürfte somit auch für einigen Nachhall im Stadtrat sorgen.

Laut Harald Steinacker vom Münchner Planungsreferat ist momentan ein Hearing in Vorbereitung, das sowohl Fachleute von Bahn und Stadt als auch unabhängige Planungsbüros und die Bürgerinitiative an einen Tisch bringen soll.

## Was bisher geschah

Schon seit 20 Jahren existieren Überlegungen und Pläne, im Münchner S-Bahn-Netz eine Entlastung für die Stammstrecke zu finden. In dem so genannten Abschnitt zwischen Laim/Hackerbrücke und Ostbahnhof laufen alle sieben Linien auf einer zweigleisigen Verbindung zusammen. Störungen in diesem Abschnitt führen unweigerlich zu Verspätungen im ganzen Netz. Außerdem ist eine Einführung des 10-Minuten-Takts nicht möglich, da dazu in der Stunde 42 Züge das Nadelöhr passieren müssten, möglich sind aber nur 33 pro Stunde.

Als Lösung präsentierte die DB einen neun Kilometer langen Tunnel, der von der Hackerbrücke leicht nördlich versetzt zur Stammstrecke zum Ostbahnhof führt, wobei ein Ast noch vor dem Ostbahnhof zur Haltestelle Leuchtenbergring einschwenkt. Diesem Konzept stimmte der Münchner Stadtrat 2001 auch zu. Je weiter die Detailplanung gedieh, desto mehr wurde es Haidhauser Bewohnern bewusst, dass sich in ihrem Viertel über 12 Jahre hinweg eine Baugrube an die andere reihen würde. Als Proteste der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel über die geplant offene Bauweise in der Kirchenstraße stark answollen, änderte die DB die Trasse im Dezember 2007 geringfügig. Unterm Strich sind die zu erwartenden Belastungen für Haidhausen nicht geringer geworden. Offene Baustel-

len auf der Kobellwiese (südlich des Maximilianeums), am Johannisplatz, auf dem Bordeauxplatz, in der Orleansstr. nördlich des alten Postgebäudes und auf dem Orleansplatz selbst versprechen für die Bauzeit von 2009 bis 2022 Lärm, Dreck, Verlust von Grün- und Erholungsflächen, mehrere hundert LKWs zum Abtransport des Aushubs täglich und somit große Behinderungen für Anwohner und Geschäftsleute. Pleiten und massiver Wegzug von Bewohnern wären die logische Folge. Nicht zuletzt drohen durch den geologisch instabilen Aufbau des Isarhochufers (Schotter) erhebliche Gebäudeschäden, die außergewöhnliche Tunneltiefe (40 Meter) wirft große Sicherheitsfragen bei Unfällen auf. Doch nicht nur die lokalen Auswirkungen beim Bau, sondern die konzeptionellen Schwächen dieses Großprojekts rufen immer mehr Kritiker auf den Plan. So sind die lediglich zwei Haltestellen am Hauptbahnhof und am Marienhof keine wirkliche Alternative zu den vielen Zustiegsmöglichkeiten der Stammstrecke. Fahrgäste würden somit gezwungen, öfter umzusteigen, Fahrzeiten sich verlängern.

Völlig fragwürdig wird der S-Bahn-Tunnel im Vergleich zu einem Alternativprojekt, dem sogenannten Südring. Hierbei handelt es sich um die bereits bestehende Trasse, auf der alle Züge, die den Münchner Hauptbahnhof in südli-

cher oder östlicher Richtung verlassen, fahren und dabei Heimeranplatz, Poccistraße, Kolumbusplatz und Ostbahnhof passieren. Während seriöse Schätzungen die Baukosten (Freistaat Bayern 40 Prozent, Bund 60 Prozent, Mittel für Nahverkehr) für den Tunnel mit 2,5 Milliarden Euro ansetzen, würde der S-Bahn-gerechte Ausbau des Südrings laut Planungsbüro Viereg-Rößler gerade einmal 340 Millionen Euro benötigen. Mit dem eingesparten Geld wäre es möglich, auch in die teilweise immer noch einspurigen Außenbereiche des S-Bahn-Netzes zu investieren, die unterm Strich für mehr Verspätungen im Streckennetz verantwortlich sind, als das Nadelöhr Stammstrecke. Auch bei der Bauzeit hat der Südring die Nase vorn. So rechnet die Sachverständigengruppe Baumgartner/Kantke/Schwarz mit einer Inbetriebnahme des Südrings für Ende 2015 - der Tunnel würde Schätzungen zufolge erst 2020 oder 2022 fertig sein. Über die Frage, warum die Bahn sich bereits 2001 vom Konzept Südring verabschiedet hat, wird indes spekuliert. So behaupten manche Kritiker, eine Immobilien-Tochtergesellschaft der DB möchte an der Trasse des Südrings eine Reihe von Bauprojekten realisieren, die durch einen Ausbau des S-Bahn-Verkehrs behindert würden.