

Experten-Hearing zum S-Bahn-Tunnel

Verpennt Ude den Südring?

Schlechte Nachrichten für Tunnelgegner: Das Experten-Hearing im Rathaus bringt nicht den erhofften Umschwung. OB Christian Ude und die Mehrheit des Stadtrats sind für eine Tunnel-Lösung. Auch Ministerpräsident Seehofer befürwortet den S-Bahn-Tunnel. Allerdings gibt es von Seiten der Bahn nach wie vor keine konkreten Zahlen zu den Baukosten, der Bauzeit und der Wirtschaftlichkeit des Tunnels für die Zweite S-Bahn-Stammstrecke.

Mit einer Front von Gegnern mussten sich die Südring-Planer von der Vieregg-Rössler GmbH und vom Büro Baumgartner /Kantke/ Schwarz (BKS) auf dem großen Expertenhearing im Rathaus am 25. März auseinandersetzen. Doch auch wenn der größte Teil des Podiums aus Tunnelbefürwortern bestand, schafften diese es nicht, die massiven Zweifel, die das Tunnelbauprojekt für die zweite S-Bahn-Stammstrecke hervorruft, zu zerstreuen.

Dabei schreckten die Tunnelbefürworter auch vor ehrabschneiderischen Bezeichnungen nicht zurück. So nannte Christian Breu, Vorsitzender des Regionalen Planungsverbands die Südring-Planer „Billigheimer“, und unterstellte, dass die Kostenberechnungen für den Südring zu niedrig wären. Die seltsame Logik des Herrn Breu scheint zu sein, dass ein Projekt nur dann gut ist, wenn möglichst viele Steuergelder damit verbrannt werden können. Doch während die Planer Vieregg, Rössler sowie Baumgartner, Schwarz und Kantke um präzise Kostenschätzungen bemüht sind, halten sich die Verantwortlichen der Bahn und der Staatsregierung, wie Ministerialdirigent Hans Peter Göttler, Leiter der Verkehrsabteilung im Bayerischen Wirtschaftsministerium, nach wie vor bedeckt, was konkrete Zahlen anbelangt. So liegt laut Göttler für die jüngste Trasse, „Haidhausen 3“ genannt, zwar ein „deutlich positives Ergebnis“ vor, was die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) anbelangt, Ergebnisse würden aber erst im Sommer vorliegen.

So bleibt es Dr. Martin Vieregg überlassen, die Tunnelkosten, die anfänglich von der DB mit 580 Millionen Euro beziffert wurden, auf mittlerweile 1,4 Milliarden Euro zu schätzen. Wird auch der sogenannte Giesinger Ast mitgebaut, summieren sich die Kosten auf 1,75 Milliarden Euro.

Einen Teilausbau des Südrings beziffert Vieregg dem gegenüber auf 335 Millionen, einen Vollausbau auf 393 Millionen Euro. Dabei betonte der Planer, dass für den Ausbau, anders als von der Gegenseite behauptet, „kein Quadratmeter Privatgrund“ benötigt werde. Betroffen wären lediglich „sieben bis acht Schrebergärten“ auf DB-Grund und ein Teil der städtischen Gärtnerei.

Mit 600 Millionen Gesamtkosten deutlich höher liegt die Kostenschätzung für den Südring aus dem Hause BKS. Allerdings schätzen die Planer die Kosten für den Tunnel ebenfalls höher, nämlich auf 2 Milliarden Euro. Dafür rechnen sie auch damit, den Südring bereits 2015 fertigstellen zu können. Vieregg und Rössler nennen hier das Jahr 2017.

Im Rathaus tickt die Uhr insofern, da der Stadtrat und OB Ude auf den Zeitpunkt der Winterolympiade 2018 schielen, für die sich München beworben hat. Bis dahin soll die zweite Stammstrecke stehen. Warum dann ausgerechnet der Tunnel im Rathaus favorisiert wird, ist die große Frage. Denn alle, von der DB bisher nicht widersprochenen Schätzungen gehen von elf bis dreizehn Bauzeit für den S-Bahn-Tunnel aus. Selbst wenn der Baubeginn noch dieses Jahr wäre - vor 2020 gäbe es keine Fertigstellung. Erschwerend hinzu kommt, dass die sehr wahrscheinlichen Klagen der Tunnelgegner und Haidhauser Anwohner das Projekt massiv verzögern werden. Beim Südring gibt es diesen Widerstand nicht, weil sich die Anwohner eher Verbesserungen im Lärmschutz erhoffen.

Kritisch muss auch die Aussage von Christian Breu gesehen werden, dass die Planung für den Tunnel viel weiter fortgeschritten sei als der Südring und die Südring-Pläne noch lange nicht so detailliert seien, wie die Planungen der DB. Denn allein die Trasse in Haidhausen liegt seit kurzem in der dritten Version vor, ist also jünger als die Südring-Planung. Auch wenn der Südring noch mindestens zwei Jahre des üblichen Raumordnungsverfahrens durchlaufen muss, wäre er trotzdem schneller fertiggestellt als der Tunnel.

Alexander Freitag, Geschäftsführer der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH argumentierte, „die Leute wollen nicht zur Poccistraße“, 68 bis 70 Prozent der Reisenden wollten „an den Hauptbahnhof, zum Marienplatz und zum Ostbahnhof“ und verwies auf eine Fahrgastbefragung.

Dem hielt Vieregg entgegen, dass sich mit dem Zweiten Stammstreckentunnel der Umsteigeverkehr auf die Innenstadt konzentrieren würde, was früher oder später zu einem Kollaps am Marienplatz führen würde.

Langfristig sinnvoller sei es, keine weitere Durchmesserlinie wie die heutige Stammstrecke zu bauen, sondern mit Tangenten und Ringen eine Dezentralisierung im Nahverkehrsnetz zu erreichen.

Freitag sieht des weiteren auch ein „Informationsproblem“: „Der Nutzer weiß nicht, ob er in der Innenstadt oder am Südring rauskommt“. (Dabei würde Herrn Freitag wohl heute wie in Zukunft ein Blick auf den Übersichtsplan des MVV helfen.)

Eine Spur zu kühn war für die Vertreter von Bahn, MVV, Stadt und Staatsregierung der Plan des sogenannten Nordtunnels, ebenfalls ein Projekt der Vieregg-Rössler GmbH (siehe März-Ausgabe der HN). Dieser zweistöckige Tunnel soll vom Hauptbahnhof über Schwabing, Freimann, Fröttmaning zum Flughafen führen und dabei sowohl für ICE, S-Bahn und Regionalzüge nutzbar sein. Herbert König, Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, kritisierte, dass der Nordtunnel nur eine Teilalternative sei, weil er keine Entlastung für das Sendlinger Tor mit sich bringe und eine Konkurrenz für die U-Bahn nach Garching sei. König selbst stellte das Projekt U9 vor, die in Zukunft die Implerstraße mit dem Hauptbahnhof und der Münchner Freiheit verbinden soll und so die bisherigen Stränge U3/U6 und U1/U2 mit den stark frequentierten Stationen Sendlinger Tor, Hauptbahnhof und Odeonsplatz vor Überlastung schützen soll.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass ein, zwei unabhängige Verkehrsexperten der tunnellastigen Expertenrunde nicht geschadet hätten. Leider scheinen sich die meisten Zuhörer, allen voran OB Christian Ude, ihre Meinung zum Südring schon vorher gemacht zu haben.

Auch wenn Ude darauf verweist, dass die Planung der Zweiten Stammstrecke in Händen der DB liegt, Freistaat und Bund die Geldgeber sind und die Stadt München außen vor ist – fragwürdige Verkehrskonzepte müssen die Münchner ausbaden und als Steuerzahler auch dafür blechen.

Christian Breu sagte mit Blick auf den Tunnel, die Münchner sollten „die Taube in der Hand nehmen und nicht nach dem Spatz auf dem Dach schießen.“

Momentan bekommen die Münchner aber nur die Katze im Sack.

Markus Wagner

Kommentar zum Experten-Hearing

Kommentar zum Experten-Hearing

Das war nicht anders zu erwarten. Wer hoffte, dieses Hearing würde dem Südring den großen Durchbruch bescheren, sah sich enttäuscht. Dazu muss man sich vorher getäuscht haben: Beispielsweise bezüglich der massiven politischen und ökonomischen Interessen der tunnelfrohen Betonfraktion. Wirklich putzig, zu glauben, dass ihre hochkarätigen Vertreter mit freundlichem Zureden und guten Argumenten zum Umdenken zu bewegen seien.

Was also sollte dieses Hearing? Bürger beruhigen? Besorgte ruhig stellen? Ginge einfacher und billiger. Für was also demonstriert die Betonfraktion ihre geballte Macht, liefert einen Schaukampf mit vorher von Ude festgelegtem Ergebnis. Verkündet hat er das mit triumphal aufgeblasener Bühnenstimme. Die bringt er, wenn er Unsicherheiten überspielen will. Ich kenne ihn lange genug.

Sieg oder Niederlage definieren sich nach taktischen oder strategischen Bedingungen. Erreicht eine kleine Einheit gegenüber einer riesigen Übermacht ihr Ziel, einen geordneten Rückzug zu schaffen, dann hat sie gesiegt. Wir aber sammeln Punkte, haben mehr Handlungsmöglichkeiten gewonnen, sind auf dem Vormarsch: Der Südring wird mit seinen Vorzügen immer bekannter. Die Bahn zeichnet jetzt am 3. Tunnel-Entwurf, und der ist auch nicht genial. Kosten können sie noch nicht kalkulieren, vielleicht im Spätsommer, aber behaupten einen hervorragenden volkswirtschaftlichen Nutzen. Leeres Gerede. Also sehen sich die Betonfans gezwungen, sich in Draculas Schloss zu verteidigen.

Schauen wir uns an, was die Betonfraktion mühselig ausklammern wollte. Welchen Terminplan können sie denn einhalten, wenn eine Klagegemeinschaft gegen die Tunnelpläne vor Gericht geht? Die Klage gegen die Isental-Autobahn ist im dritten Jahrzehnt.

Der Südring dürfte politisch mehrheitsfähig sein. Für die Tunnelgegner sieht das gar nicht so schlecht aus. Eher recht gut.

Volker Böhm

Tunnel in Haidhausen

Geheimplan der bayerischen Staatsregierung aufgedeckt!

Die Regierung ist inzwischen etwas weniger mit CSU-Mitgliedern durchmischt. Trotzdem verfügt sie immer noch über die historisch gewachsene Kompetenz, Wählerstimmen versprechende Problemlösungen anderer Gruppierungen zu erkennen, und leicht adaptiert in eigene Programmatik umzusetzen. Vermutlich meinte die Stoiber'sche Kompetenz-Kompetenz ein zeitlich versetztes Umetikettieren, mit dem Ziel, zielführende Lösungsansätze als auf dem eigenen Kompost gewachsen vorzustellen.

Da diese Methode mit der Zeit publik wurde, und schon die gewesene Ministerin Emilia Müller zum Thema Tunnels unter Haidhausen eine sehr geringe Akzeptanz der Bewohner dieses Viertels feststellen musste, entwickelte man einen geheimen Plan, welcher auf jeden Fall in eine Win-Win-Situation münden wird. Nun gibt es bis in hohe Ämter Dissidenten, von denen einer, als Maulwurf eingeschleust in die Hauptabteilung Tunnelplankompetenz, die Redaktion der Haidhauser Nachrichten mit dieser Information versorgte.

Auffallend ist, dass jedes Jahr im Abschnitt 3 ein neuer Tunnel geplant wird. Erst Kirchenstraße, dann Wörthstraße, und neuerdings Keller-Weißenburgerstraße.

Dahinter steht ein hochgeheimer polit-ökonomischer Plan, welcher vorsieht, dass jedes Jahr der jeweils nächste Tunnel 200 Meter südlicher geplant wird. Der letzte überplant dann deckungsgleich den Südring.

Fazit aus dem Kölner Unglück

Auch Haidhausen wird wackeln

Auch Haidhausen wird wackeln

Auch Haidhausen wird wackeln

Nun sind die Ursachen des Kölner Unglücks klar:

1. Politisch-bürokratischer Geiz, ohne Bauwissen, beauftragt billigsten Anbieter.
2. Ungeklärte Bauaufsicht. Vermutlich wurde schlampig berechnet und ebenso schlampig betoniert.
3. Deppen haben Phantasie. Wie sonst können vor dem Archiv statt der genehmigten vier Brunnen fünfzehn gebohrt werden? Irgend ein billiges C-Team einer Tiefbau-Firma hat unerlaubt unsinnig viel Grundwasser abgepumpt. Genannt werden bis zu 750 Kubikmeter pro Stunde. Solche Deppen gibt's hier nicht? Was war mit der angebohrten Haupt-Gas-Leitung am Max-Weber-Platz?
4. Probleme gab seit mindestens einem halben Jahr. Sie wurden nicht behoben, sondern vertuscht. Auf dieser Baustelle gab es schon mal einen kleineren hydraulischen Grundbruch. Das ist im Tunnelbau der größte anzunehmende Unfall. Spätestens dann hätte man evakuieren müssen.

Das Wasser sucht sich seinen Weg

Wer bis zu den Knien in der reißenden Isar steht, kann spüren, wie sie kleine Kiesel unter den Sohlen wegpült. Man wird unterspült. Manchmal unterspült die Isar Brückenpfeiler, Uferbefestigungen, oder die Kaskaden unterhalb des Maximilianeums. Bei Hochwasser quillt drunten in der Au Wasser aus den Gullys der Keller und Tiefgaragen. Es ist nicht so trüb wie die Hochwasserbrühe: Grundwasser-Rückstau, weil mit dem Isar-Pegel der Grundwasserpegel steigt. Das Wasser sucht sich seinen Weg, sagen sie dann.

Das sagten sie auch, als dem Grundwasser-Strom ein neues Hindernis quer in den Weg betoniert wurde: Ein U-Bahn-Tunnel. Er staute das Wasser auf – so wie vor einem in den Bach gehaltenen Brett. Mit steigendem Wasserstand auf der einen Seite des Tunnels erhöht sich der Wasserdruck so stark, dass am Hindernis hinunter sickerndes Wasser Sand und Lehm mitnehmen kann. Die halten den Boden zusammen. Ohne sie ist das gut wasserführende Rollkies. Die Strömung saugt kleine Kiesel, wird stärker, und strudelt erhebliche Mengen an Kies weg. In eine so entstandene Höhlung brach ein Linienbus ein, und es kamen Menschen zu Tode. Das war der Truderinger Trichter. Nur, gab es da schon ein Loch, in welches der Trichter-Kies gestrudelt wurde? Warum hat das niemand bemerkt?

So viel zur Macht der Grundwasserströme in unserer Schotterebene. Wie eine Torte wurde sie von den gewaltigen Gletschern diverser Eiszeiten aufgeschichtet. Viel Kies, dazwischen Wasser, Lehm, Sandinseln, und der fast wasser-undurchlässige Flins. Und alles mögliche Zeug, was halt Gletscher so vor sich her- und überschieben, von Findlingen und Mooren bis zu Resten von Urviechern. Diese Torte ist nicht gerade regelmäßig, und wurde in Haidhausen noch komplizierter durch die Schaufelei unserer Vorfahren: Ehemalige große Lehmgruben, die über Jahrhunderte mit Abfällen und Ofenasche gefüllt wurden, stehen gebliebene Lehmzeilen unter früheren Wegen, oder Hof- und Herbergsstellen, längst vergessene Brunnen, Ziegelöfen, Bierkeller. Kurz alles, was bei der Absenkung von Grundwasser in Häusern zu Setzrissen führen wird, weil unterschiedliche Böden sich verschieden tief senken. Mit Probebohrungen lassen sich solche kleinräumigen Veränderungen des Untergrundes kaum entdecken. Zwei Meter neben der Bohrung kann alles ganz anders sein.

Die Kölner Südstadt um die Severinstraße hat einen vergleichbaren Boden. Viel Kies, und so was wie Flins. Vielleicht mehr römische Steinhaufen als kaputte Bierkeller. Aber genau so viel gefährliches Grundwasser. Damit die Tunnelbaustelle nicht absäuft, und der Boden unter den angrenzenden Häusern nicht absackt, hatten sie zwischen Baugrube und Häuser 30 Meter hohe Schlitzwände zwei Meter tief in die leider nur fast wasserdichte Schicht betoniert. Außerhalb der Schlitzwände, unter Wohnhäusern und Archiv, staute sich ein hoher Wasserdruck auf. Sie versuchten, das mit mehr und stärkeren Pumpen in Griff zu kriegen. Ergebnis: Es wurden mehr feine Bodenbestandteile ausgespült. Die aber halten den Boden zusammen. Wie bei Mörtel oder Beton: Ohne Anteile an Feinsand bindet nichts ab. Das kullert auseinander.

Jetzt gibt es zwei Theorien: Die eine sagt, ein schlecht betonierter Teil der Schlitzwand sei gebrochen. Gab es Sandnester im Beton? Reste von Bentonit? Da war in der Baugrube ein Schwall von Schlamm, Kies, und Wasser. In den nachrutschenden Boden sei das Archiv samt angrenzendem Wohnhaus eingesackt.

Die zweite Theorie spricht von einem hydraulischen Grundbruch. Wasser sickert entlang der Schlitzwand nach unten, wird mehr, siehe Trudering, wird mit immer stärkeren Pumpen abgepumpt, was wieder mehr Strömung ansaugt und mehr wasserführenden Grobkies nachrutschen lässt, bis an die 2 Meter in den Flüs (Flins) gesenkte Unterkante der Schlitzwand (besser wären 6 Meter gewesen). Dann bricht der Baustellen-Grund hinter der Schlitzwand auf, sieht für Bauarbeiter aus wie ein vor ihnen aufplatzender Schlamm-Vulkan. Die Häuser kippten in einen 27 Meter tiefen Trichter.

Was für ein Tod für den müden Bäcker-Lehrling und den kranken Design-Studenten. Den fand man, neun Meter unter Straßen-Niveau, im Schutt seiner Wohnung. Ihnen, und ihren Angehörigen gilt unser Mitgefühl.

Was bedeutet dies für Haidhausen? Das Wasser wird auch hier seinen Weg suchen. Deppen gibt es hier auch. Es ist Hybris, lästerliche Verblendung, zu den gegebenen geologischen Bedingungen, in einem dicht bewohnten Stadtteil, unter alten Ziegelhäusern Tunnels bauen zu wollen. Unsere Häuser aus der Gründerzeit haben Ziegelfundamente und können schlagartig zusammenbrechen. Da hat niemand die Zeit zu flüchten, wie das im Kölner Archiv möglich war. Stahlbeton ist zäher, bricht langsamer zusammen. Die Leute waren schon hundert Meter weit gerannt, als das Archiv vollends einstürzte. Schlimmer noch: Bei uns wollen sie direkt unter den Wohnhäusern Tunnels bohren, kirchturmtief, im Grundwasserstrom. An der Grenze des technisch Machbaren, hat mal ein Oberplaner gesagt. Der wohnt hier nicht und ihm wird kein Haus auf den Kopf fallen, wenn die Grenze überschritten wird. Was für eine Zumutung, derartige Gefahren herauf zu beschwören. Schützen wir uns vor den Zauberlehrlingen!

Man muss sich ja nicht alles gefallen lassen.

Volker Böhm