



Fast vollendete Tatsachen

Noch hat die Bahn nicht mit dem Bau der zweiten Stammstrecke begonnen, doch die Tunnelgegner befürchten voreilige Entscheidungen

Von Marco Völklein

Maxvorstadt/Haidhausen - Nach etwa zwei Stunden legt Walter Heldmann sein Jackett ab. Wenn man kämpft, dann kommt man auch mal ins Schwitzen. Und Heldmann kämpft; seit Jahren schon. Als Vorsitzender der Bürgerinitiative führt er den Kampf gegen den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke an. An diesem Montag sitzt er neben seinen Anwälten in der Reithalle, einer Veranstaltungshalle nahe der Dachauer Straße, an einem Tisch. Ihm gegenüber haben die Vertreter der Regierung von Oberbayern eingeladen. Auf der anderen Seite sitzen die Vertreter der Bahn. Der Ton ist gedämpft; die Anwälte reden Juristen-Deutsch. Nur wenn Heldmann sich meldet, dann wird es lauter. Bunter. Auch etwas emotionaler.

Die Bezirksregierung hat zur Anhörung im Planfeststellungsverfahren für den dritten Abschnitt geladen. Insgesamt liegen mehr als 1400 Einwendungen von Bürgern und Initiativen, von Politikern und Verbänden gegen den Bau vor. Hier, in einer ehemaligen Reithalle der bayerischen Armee, werden diese nun erörtert. Wer einen Einwand erhoben hat, kann ihn erläutern, die Bahn kann Gegenargumente anführen. Am Ende wird das Eisenbahnbundesamt entscheiden. Und Heldmann hat, zusammen mit seinen Mitstreitern, viele Einwände erhoben. Die kommenden zwei Wochen hat die Regierung für Heldmann und die Bürgerinitiative geblockt.

Die Bahn hat die geplante zweite S-Bahn-Röhre in drei Abschnitte eingeteilt. In der Reithalle behandelt die Bezirksregierung nun den dritten Abschnitt von der Isar bis zum Leuchtenbergring - also unter den Häusern Haidhausens hindurch. Für die beiden anderen Abschnitte haben solche Erörterungen bereits stattgefunden; für den mittleren Abschnitt, der vom Stachus bis zur Isar reicht, hat das Eisenbahnbundesamt bereits eine Baugenehmigung erteilt. Bauen kann die Bahn aber noch nicht; denn erstens fehlt das Geld. Und zweitens haben einige Anlieger, etwa am Marienhof, gegen den Bau geklagt. Bis Mitte Februar rechnet die Bahn mit einem Urteil. Dann könnte sie loslegen.

Heldmann sieht das mit Sorge. Die Bahn, so vermutet die Bürgerinitiative, könnte im mittleren Abschnitt einfach mit dem Bau beginnen, also zum Beispiel damit, am Marienhof die Baugrube für den dort geplanten Tiefbahnhof auszuheben - ohne dass die anderen Bauabschnitte bereits genehmigt sind. So würde der Konzern 'vollendete Tatsachen schaffen, ohne dass über die Sinnhaftigkeit des Gesamtprojekts entschieden worden wäre', formuliert Heldmanns Anwalt Eike Schönefelder. Zumal ja mit der Olympia-Entscheidung die Zeit drängt: Denn sollte die Stadt tatsächlich den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018 bekommen, dann muss, so fordern es die Befürworter, die zweite Stammstrecke spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 fertig sein. 'Interessierte Kreise', sagt Schönefelder, könnten nun 'darauf dringen, von einer endgültigen Planfeststellung möglichst rasch Gebrauch zu machen' - also bereits mit dem Bau im zweiten Abschnitt zu beginnen, obwohl für den ersten und den dritten Abschnitt noch gar keine Baugenehmigung vorliegt. Bahn-Anwalt Hartmut Heinrich entgegnet, es sei 'nicht unser Ziel, einen Planungstorso zu erstellen'. Sie treibt die Planungen weiter voran.

Von Transparenz könne dabei keine Rede sein, kritisiert Heldmann einen weiteren Punkt. Die Initiative stellt, wie auch die Grünen und die Freien Wähler im Landtag, die gesamte Tunnel-Idee in Frage. Die Röhre bringe lange nicht genügend Nutzen, um dafür geschätzt zwei Milliarden Euro zu verbuddeln, sagt Heldmann. Auf vielen S-Bahn-Ästen bringe der Tunnel sogar Verschlechterungen: So bietet die Bahn derzeit auf der S4 im Berufsverkehr einen Zehn-Minuten-Takt. Wenn der Tunnel kommt, sollen die Züge generell nur noch im 15-Minuten-Takt rollen - für die Fahrgäste, die jetzt alle zehn Minuten losfahren könnten, sei dies eine Verschlechterung.

Die Bahn entgegnet, von den 800000 Pendlern, die täglich die S-Bahn nutzen, hätten nur etwa 11000 Fahrgäste mit Zeitverlusten zu kämpfen - das zeige auch ein Gutachten eines Sachverständigenbüros. Darauf hatte Kämpfer Heldmann nur gewartet: Das Gutachten ist nirgends öffentlich ausgelegt; wie auch viele andere Gutachten so halte die Bahn oder die bayerische Staatsregierung dieses ebenso unter Verschluss. 'Machen Sie Schluss mit dieser Geheimniskrämerei', ruft Anwalt Schönefelder.

Und auch Tunnelgegner Heldmann hebt noch einmal die Stimme: 'Wenn die Bürgermeister im Umland wüssten, wo überall der Zehn-Minuten-Takt wegfällt', sagt er. 'Die wären alle gegen den Tunnel.'

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.25, Dienstag, den 01. Februar 2011, Seite 40

Fenster schließen ✕