

München

Moos für den Tunnel

Befürworter und Gegner streiten sich über Bau und Finanzierung der zweiten Stammstrecke. Und auch das Tauziehen um die dritte Startbahn geht trotz des Bürgerentscheids weiter

Von Marco Völklein

Die Aktivisten von 'Aufgemuckt' schauen genau hin: Was steht drin im neuen Landesentwicklungsplan (LEP) der Staatsregierung? Wie geht es weiter mit den 20 Klagen vor dem bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) in München? Und wann genau wagt Flughafenchef Michael Kerkloh wieder einen Vorstoß, um die geplante dritte Start- und Landebahn doch noch durchzusetzen?

Nur für kurze Zeit herrschte Ruhe im Startbahn-Streit, nachdem die Münchner im Juni mit der Mehrheit von 54,3 Prozent der abgegebenen Stimmen den Bau der geplanten, vier Kilometer langen Betonpiste im Erdinger Moos gestoppt hatten. Vor allem die Aktivitäten der Staatsregierung beim LEP lösten rasch wieder Unruhe bei den Flughafenanrainern aus. Denn Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) will in diesem Plan den Bau der dritten Piste als Ziel der Staatsregierung festschreiben lassen. Er ignoriere damit den Bürgerwillen, wetterten die Gegner des geplanten Flughafenausbaus. Der Disput darüber dürfte sich also auf jeden Fall ins nächste Jahr und sicher auch in den Landtagswahlkampf 2013 hineinziehen.

Zumal auch der juristische Streit rund um das Milliardenprojekt noch lange nicht beigelegt ist. Im November erst stapften Richter, Anwälte und Gutachter vier Tage lang durch nasse Wiesen und neblige Felder und verschafften sich einen Eindruck davon, um was es eigentlich geht bei den Klagen, die Anwohner, Kommunen und Naturschützer beim VGH eingereicht haben. Voraussichtlich im Frühjahr 2013, so hatte es der Vorsitzende Richter Erwin Allesch angekündigt, wird die mündliche Verhandlung starten. Die dürfte sich über Wochen, wenn nicht Monate hinziehen - schließlich müssen Hunderte Detailfragen geklärt werden: Wie viel Lärm ist den Anwohnern zuzumuten? Wie viel Natur darf zerstört werden, wenn der Flughafen im Gegenzug einen Ausgleich an anderer Stelle schafft? Ob noch im Laufe des nächsten Jahres die VGH-Richter ein abschließendes Urteil fällen, ist bislang offen. Klar ist nur, dass selbst danach der Streit nicht beendet sein wird: Die unterlegene Seite dürfte auf jeden Fall in die nächste Instanz zum Bundesverwaltungsgericht nach Leipzig gehen.

Ähnliches zeichnet sich beim zweiten Verkehrs Großprojekt der Region ab: beim geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel. Zwar haben Schwarz-Gelb im Bund und im Freistaat die etwa zwei Milliarden Euro Baukosten mittlerweile zusammengekratzt. Doch rechtsgültige Baugenehmigungen für den etwa sieben Kilometer langen Schienentunnel unter der Münchner Innenstadt liegen noch immer nicht vor. So müssen die Bundesverwaltungsrichter in Leipzig zum Beispiel entscheiden, ob am Marienhof, wo in einer riesigen Baugrube in 40 Meter Tiefe ein neuer S-Bahnhof entstehen soll, besondere Lärmschutzvorschriften während der Bauzeit gelten müssen. Am heftigsten umstritten indes dürfte der östliche Bauabschnitt sein - dort regt sich vor allem in Haidhausen Widerstand. Anwohner und Geschäftsleute, die unter anderem um ihre Anwesen und Umsätze bangen, haben bereits Klagen angekündigt.

Die Mitglieder der Bürgerinitiative in Haidhausen setzen allerdings wie auch viele andere Tunnelgegner darauf, dass der Tunnel letztlich aus finanziellen Gründen doch nicht gebaut wird - auch wenn die Befürworter behaupten, der Finanzplan stehe. Denn Freistaat, Bund und Stadt haben vereinbart, ein 492-Millionen-Euro-Darlehen vom Münchner Flughafen für den Bau der zweiten Röhre zu nutzen. Die Tunnelgegner zweifeln aber daran, dass dies rechtlich zulässig ist. Zudem haben sich die Politiker im Bund und Freistaat nur mündlich auf die Finanzierung geeinigt; ein Bundestagsbeschluss oder eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund fehlen bislang.

Die Tunnelgegner glauben deshalb nicht daran, dass der Tunnel wirklich gebaut wird. Für sie ist der Finanzierungsplan von Schwarz-Gelb nicht mehr als ein 'Taschenspielertrick', wie Christian Hierneis vom Bund Naturschutz sagt. Nach der Landtagswahl im Herbst 2013 werde die Zusage wieder kassiert, erwartet auch Andreas Barth vom Fahrgastverband Pro Bahn. Verkehrsminister Zeil indes hat zugesagt, die offenen Fragen spätestens 2013 zu klären und den Finanzplan formal zu fixieren.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 31. Dezember 2012, Seite 52