

Tunnel und kein Ende

Steuer-Milliarden werden verschwendet, es herrscht Planungswirrwarr, das jetzige S-Bahn-Angebot verschlechtert sich, wichtige Bahnprojekte im Großraum München und in ganz Bayern werden verschleppt: die Liste der Argumente gegen den zweiten S-Bahn-Tunnel, der auch durch Haidhausen führen soll, ist lang – aber keiner versteht es so pointiert wie Martin Runge, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Bayerischen Landtag, die Nachteile des Verkehrsprojekts plastisch zu vermitteln. Mit in der Runde: Dominik Lypp vom Bund Naturschutz präsentierte Planungen, wie das Münchner S-Bahn-Netz auch ohne Zweiten S-Bahn-Tunnel wesentlich attraktiver werden könnte.

„Dieses Projekt ist noch hirnerbrannt, als es der Transrapid je gewesen wäre“, sagte Runge auf einer Veranstaltung am 15. April im Obergiesinger „Grünen Salon“, zu der seine Parteifreundin Claudia Stamm geladen hatte.

Nicht nur, dass der Nutzen in keinem Verhältnis zu den gigantischen Kosten stehe – für tausende S-Bahn-Fahrgäste wäre eine massive Verschlechterung des Angebots die Folge. Wo jetzt S-Bahnen im 10-Minutentakt fahren, würden sie bei Bestehen eines zweiten Stammstreckentunnels nur noch alle 15 Minuten verkehren.

Nach wie vor sieht Runge auch unheimliche Sicherheitsprobleme bei dem Verkehrsprojekt. Aktuell in den Fokus des Grünen-Politikers gerückt sind dabei die katastrophalen Planungen für den Hauptbahnhof. Dort sei in einem zweiten Entwurf für die dortige Haltestelle der zweiten Stammstrecke die Zahl der Treppen von sechs auf drei reduziert worden, und eine der Rolltreppen sei nun statt einem Meter nur noch 80 Zentimeter breit – schon im Normalbetrieb kämen da kaum zwei Personen aneinander vorbei.

Unmissverständlich zeigte Runge auch auf, dass eine solide Finanzierung des Tunnels, trotz aller Beteuerungen der Staatsregierung, nicht gesichert sei. Denn selbst die aktuellen, von Bahn-Seite genannten Erstellungskosten von 2,2 bis 2,4 Milliarden Euro sind laut Fraktionsvorsitzendem Runge „bei weitem nicht genug“. Zwar habe Minister-

präsident Horst Seehofer im April 2012 erklärt, dass der Freistaat maximal 1,6 Milliarden Euro übernehmen werde, davon 350 Millionen Euro Vorfinanzierung für den Bundesanteil – doch wirklich vom Bund zugesagt seien bisher nur 200 Millionen aus dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)-Budget. Eigentlich sollte der Bund aber die Hälfte der Baukosten übernehmen. Fix sind sonst noch die 133 Millionen der DB AG – und ob der Kredit, den die Flughafen-München-Gesellschaft (FMG) an ihre Gesellschafter Bund, Land Bayern und Stadt München zurückzahlen will, tatsächlich für den Tunnelbau umgewidmet werden kann, sieht Runge aus haushaltsrechtlichen Gründen skeptisch.

Dominik Lypp vom Aktionsbündnis S-Bahn München, einer dem Bund Naturschutz nahestehenden Gruppierung, versuchte in der Runde aufzuzeigen, wie mit kleinen Schritten das Münchner S-Bahn-Netz verbessert werden könne. Der sogenannte „Plan A“ (siehe auch unter: www.plan-a-muenchen.de) sieht den konsequenten Ausbau von stark belasteten Abschnitten vor, die aber sehr oft immer noch eingleisig betrieben werden. Weitere Punkte sind die S-Bahn-Ertüchtigung für den Südring und Ergänzungen des Netzes wie der Ringchluss zwischen der Stadt Erding und dem Flughafen und eine neue Verbindung zwischen Pasing und Neufahrn, die sogenannte Neufahrner Kurve.

Bei allen Argumenten gegen den Tunnel macht sich Martin Runge aber keine Hoffnung, dass sachliche Argumente ein schnelles Ende des Verkehrsprojekts zeitigen.

„Klar gibt es Einflüsse aus der Industrie“, beantwortet Runge eine diesbezüglich gestellte Frage und macht den Zuhörern nicht zuviel Hoffnung, dass der Tunnel über die Kosten-Nutzen-Berechnung für öffentliche Bauwerke stolpern könnte.

Denn eigentlich war schon bei früheren Berechnungen der Tunnel nur knapp über der Marke für die Förderfähigkeit von öffentlichen Bauprojekten. Die von der Haidhauser Bürgerinitiative und dem Landtagsabgeordneten Michael Piazzolo bei der Viereggen-Rösler GmbH in Auftrag gegebene, und Ende Februar 2013 vorgestellte Studie hatte sogar ergeben, dass sich die Kosten bis Fertigstellung auf 3,93 Milliarden Euro belaufen werden. (Baukosten-Prognose für den zweiten S-Bahn-Tunnel in München bis Projektabschluss siehe unter www.tunnelaktion.de) Sollte auch noch der sogenannte „Giesinger Ast“ gebaut werden, würden sich die Gesamtkosten sogar auf 5,2 Milliarden Euro belaufen. Die Baukosten müsste der Freistaat dann ganz alleine bezahlen.

Dass es bei der Nutzen-Kosten-Berechnung nicht mehr mit rechten Dingen zugeht, ist für Runge schon seit längerem klar: „Man kann da tricksen wie man will“, sagt der Grünen-Politiker und verweist auf die „absurden Berechnungen zu

Ausgleichsflächen, die Überlegungen zum Ausbau des Südrings zu Fall brachten.

Auch Fahrgasterhebungen traut Runge in diesem Zusammenhang nicht mehr über den Weg: „Da werden schnell mal 20000 Passagiere erfunden.“

In puncto Finanzierung des Tunnels durch 400 Millionen aus einem Darlehen, das die FMG an Bund, Land und Stadt München zurückzahlt, sei aber noch nicht das letzte Wort gesprochen, da die Landtagsgrünen bereits Juristen eingeschaltet haben, um die Rechtmäßigkeit dieses Schrittes zu prüfen.

So hinterließ die Veranstaltung schließlich den Eindruck, dass die Auseinandersetzung um den Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels in München noch lange, lange währen wird.

Markus Wagner

In ihren Planungen ist die DB AG weit hinter ihren eigenen Vorgaben zurück. Doch für die Haidhauser und ihrem dritten Bauabschnitt zwischen Isar und Ostbahnhof könnte es bald wieder interessant werden. Denn vor kurzem sind die vom Eisenbahnbundesamt geprüften Unterlagen wieder an die Regierung von Oberbayern zurückgegangen. Nun stellt die Frage, ob die Planänderungen so umfassend sind, dass eine neuerliche öffentliche Anhörung notwendig wird.