

2. S-Bahn-Tunnel

Bürgerinitiative klagt gegen die Röhre

Das Geschehen um den geplanten 2. Stammstreckentunnel spitzt sich zu. Das Planfeststellungsverfahren für den durch Haidhausen führenden dritten Planungsabschnitt ist abgeschlossen. Von 1. bis 14. Juni liegt nun die Stellungnahme des Eisenbahnbundesamts (EBA) aus. Dann besteht noch vier Wochen Einspruchsfrist. Die Haidhauser Bürgerinitiative ist fest entschlossen, gegen den 3,1 Milliarden Euro teuren Tunnel zu klagen, der Haidhausen für mindestens acht Jahre in eine Baustelle verwandeln würde. Im Landtag präsentieren die Grünen währenddessen ihr Konzept „S-Bahn München 2030“, das ohne Stammstrecken-Tunnel auskommt.

„Wir haben elf Jahre lang gehofft, gekämpft und noch nicht verloren“, sagte Ingeborg Michelfeit zu Beginn eines Informationsabends der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau im Kollpingsaal an der Kirchenstraße. Die Bürgerinitiative werde gegen das größte Verkehrsprojekt Deutschlands klagen, weil die zweite Röhre weder nützlich noch wirtschaftlich und für die Stadtstruktur schädlich sei. Gewaltig wären auch die Schäden am Dom, im von alten Bierkellern durchzogenen Haidhauser Untergrund oder an anderen sensiblen Stellen Münchens, sollte es bei den Bauarbeiten nicht nach Plan laufen. Michelfeit verwies auch darauf, dass das Brandschutz- und Sicherheitskonzept nicht europäischen Standards entspreche.

„Acht Jahre Baustelle – das wäre die komplette Gymnasialzeit meiner Tochter“, sagt Matthias Baly von der Haidhauser Bürgerinitiative und verweist auf die zu erwartenden immensen Beeinträchtigungen für die Haidhauser und speziell für die Anwohner am Orleansplatz. Dort soll eine der wenigen Haltestellen für die geplante zweite Röhre entstehen, und der Platz selbst würde sich in eine vierzig Meter tiefe Baugrube verwandeln. Baly verweist auf zu erwartende monatelange Rammarbeiten für Sicherungspfeiler, Baustellenlärm und massive Beeinträchtigungen durch den Abtransport von unvorstellbaren Mengen von Aushub. Die Anwohner wären gezwungen, diesen

jahrelangen Lärm einfach nur auszuhalten.

Welche Schritte die BI nun zu tun gedenkt, um solche Zustände zu verhindern, zeigte Dr. Andreas Lehnert auf, der die BI seit 2005 juristisch vertritt: „Aus juristischer Sicht ist der Planfeststellungsbeschluss noch nicht richtig in der Welt“, sagt der Anwalt, da er noch nicht öffentlich ausgelegt sei, bzw. seiner Kanzlei auch noch nicht zugestellt worden sei. Erst mit der Öffentlichmachung beginne eine einmonatige Rechtsmittelfrist, binnen derer die Klage dann eingereicht werden müsse. Neben dem Haidhauser Planfeststellungsabschnitt (PFA3) gibt es aktuell bereits im PFA 1 (Laim bis Hauptbahnhof) Klagen gegen den Tunnelbau. Im PFA 2 haben sich Kläger – hauptsächlich Geschäftsleute rund um den Marienhof – bereits mit der Bahn auf höhere Schallschutzstandards geeinigt. Allerdings wollte in PFA 2 von Anfang an keiner der Kläger das ganze Tunnelprojekt in Frage stellen, sondern hatten nur eine Nachbesserung eingefordert.

Was nun die Klage der Haidhauser angeht, hat man sich innerhalb der Bürgerinitiative bereits verständigt, mit einigen Mitgliedern vor Gericht zu ziehen. So erklärt Dr. Lehnert, dass nur natürliche Personen, also keine Vereine oder Bürgerinitiativen klagen könnten. Um das Prozesskostenrisiko zu minimieren, sollten nur wenige Mitglieder mit einer starken Betroffen-

heit, also mit Wohnsitz nahe an den Brennpunkten des Baugeschehens wie Orleansplatz oder Keller-Ecke Milchstraße (vor dem Irish Pub Molly Malones), wo ein Notfallschacht geplant ist, klagen.

Adressat der Klage sei in diesem Fall der 22. Senat des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs mit Sitz in München.

Über die ausgewählten Kläger sollen dann stellvertretend für das ganze Viertel Probleme wie gesundheitliche Belastung durch Baulärm, Wertverlust der Gebäude, aber auch fraglicher verkehrlicher Nutzen, mangelhafter Brandschutz, extreme Tieflage des Tunnels, mögliche Alternativtrassen und Förderfähigkeit zur Disposition gestellt werden. Im Rahmen der Erörterungen seine alle diese Hinweise von den Behörden bagatellisiert worden.

Mit welchem menschenverachtendem Ansatz sich die Vertreter der Bürgerinitiative bei den vergangenen Anhörungen auseinandersetzen mussten, lässt Rechtsanwalt Lehnert dabei nochmal anklingen: Einerseits hätten Vertreter der Bahn offen zugegeben, dass alle Unglücksszenarien darauf aufbauen, dass ein Zug gerade in der Station steht. Als von Seiten der Bürgerinitiative eingewandt wurde, dass es bei einem Unfall im Tunnel mangels Rettungstunnel keine Möglichkeit gebe, Passagiere in Sicherheit zu bringen, lautete die bizarre Antwort, man solle das doch erst mal so bauen und dann durch Ret-

tungsübungen Erkenntnisse gewinnen.

Prinzipiell sei die Bürgerinitiative laut Michelfeit für die Klage gut aufgestellt: die Kläger aus den eigenen Reihen seien bestimmt und für die erste Instanz sei auch die Vereinskasse gut gefüllt.

Spenden und Mitgliedsbeiträge seien aber nach wie vor bei der Initiative hoch willkommen.

Auch scheint die Haidhauser Bürgerinitiative gut vernetzt zu sein. Als ein Zuhörer noch Anregungen macht, mit wem man sich noch gegen den Tunnel verbünden könnte, macht Vorsitzende Michelfeit klar, dass sie und ihre Mitstreiter mit so gut wie allen wichtigen Ansprechpartnern wie Landtagsabgeordneten, Rechnungshöfen, Ministerien, Vereinen und Initiativen, die mit dem Tunnelprojekt auch nur ansatzweise beschäftigt sind, in Kontakt stehen.

Dazu zählt auch das Münchner Forum, ein bürgerschaftlicher Verein, der sich mit Fragen der Münchner Stadtentwicklung beschäftigt und bei der Veranstaltung von Wolfgang Bayer vertreten war. Bayer merkte an, dass der geplante Tunnel für die Stadt noch für das Stadtviertel zukunftsfähig sei und durch den Tunnelbau und den ebenfalls geplanten Neubau des Hauptbahnhofs eine zehnjährige Bauzeit mit über das gesamte Stadtgebiet verteilten Großbaustellen auf die Bürger zukomme.

Zuletzt zerstreute Rechtsanwalt Lehnerts Befürchtungen, dass die Bahn Klagen gar nicht erst abwartet: „Ein sofortiger Baubeginn ist nach Stand der Dinge nicht möglich.“

Überdies ist das umstrittene Tunnelprojekt nach wie vor nicht finanziert.

Markus Wagner

Grüne im Landtag stellen Verkehrskonzept 2030 vor.

Im Mitte Mai vorgestellten Verkehrskonzept der Grünen stecken einige Forderungen, die Pendler- Herzen höher schlagen lassen: So soll bis zum Jahr 2030 ein durchgängiger 10-Minuten-Takt eingeführt und die Zahl der Züge von aktuell 240 auf 400 erhöht werden. So könnten die täglichen Fahrgastzahlen auf 1,5 Millionen erhöht werden – doppelt so viel wie heute.

Den Plänen zum Bau eines Zweiten Stammstreckentunnels erteilen die Grünen jedoch eine Absage: „Wir fordern einen Weitsicht- statt einen Tunnelblick“, sagt Markus Ganserer, Verkehrspolitischer Sprecher der Landtagsgrünen. Stattdessen favorisieren die Grünen einen Ausbau des Südrings und flächendeckende Verbesserungen im gesamten S-Bahn-System. Dadurch wären auch Höchstgeschwindigkeiten von 160 Kilometern in der Stunde möglich. Nach den Berechnungen eines Planungsbüros wären die gesamten Maßnahmen dieses Verkehrskonzepts mit rund 3 Milliarden Euro genauso teuer wie die Einzelbaustelle des 2. Stammstreckentunnels.