

## Finanzierung für 2. S-Bahn-Stammstrecke steht

# Alle schau'n in die Röhre

**Der Schreck sitzt tief bei den Haidhausern: Die Finanzierung für den S-Bahn-Tunnel durch die Innenstadt und Haidhausen steht, die Realisierung des umstrittenen Bauprojekts ist beschlossene Sache, Baubeginn soll der 5. April 2017 sein.**

Am 25. Oktober war es zu einem Spitzentreffen von Ministerpräsident Horst Seehofer, Bahnchef Rüdiger Grube, dem Bayerischen Verkehrsminister Joachim Herrmann und dem Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gekommen, am späten Nachmittag hatten die Beteiligten dann einen „Durchbruch“ in den Verhandlungen gefeiert. Während die Bahn 100 Millionen und die Stadt München 155 Millionen beisteuern, sollen Bund und Freistaat den Löwenanteil der Baukosten schultern. Zuletzt hatte der Bund seinen Anteil von 500 Millionen auf 1,5 Milliarden Euro massiv erhöht. Mittlerweile gehen die Verantwortlichen von Baukosten in Höhe von 3,2 bis 3,8 Milliarden Euro aus.

„Das ist verkehrstechnisch eine Katastrophe“, sagt Dr. Walter Heldmann, Vorsitzender der „Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau“, zu dem Beschluss. Jahrelang hatten sich die Haidhauser für Alternativen zum 2. Stammstreckentunnel wie etwa den Ausbau des bereits bestehenden Südrings stark gemacht. Denn einerseits seien bereits vor dem ersten Spatenstich die Kosten explodiert – von ursprünglich 500 Millionen aus dem Jahr 2001 auf die aktuellen 3,2 Milliarden –, zum anderen entspräche der Tunnel eher dem Verkehrskonzept einer Provinzstadt, die ihren ganzen Verkehr über den Hauptplatz laufen lässt. In vielen anderen Großstädten sei es Konsens, den Verkehr mit einer Ring- oder einer Gitterstruktur besser zu verteilen. Noch vor wenigen Tagen hatte sich die Bürgerinitiative mit Alternativen wie einem S-Bahn-Ring nach der Studie der Wirtschaftsingenieure Simon Herzog und Dennis Atabay von der

Münchener TU und einem weiteren Entwurf von Professor Dr. Wolfgang Hesse beschäftigt.

Doch zunächst müssen sich die Gerichte mit dem Münchner Tunnel beschäftigen. Beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof sind noch mehrere Verfahren anhängig, die Haidhauser Bürgerinitiative hatte im August ihre 200 Seiten starke Klage eingereicht. „Wir werden beweisen, dass diese Lösung falsch ist und nicht aus Steuergeldern finanziert werden darf“, sagt Heldmann und verweist auf eine Studie der Bürgerinitiative, die nachgewiesen hat, dass Fahrgäste länger im neuen Tunnel unterwegs sein werden als auf der alten Stammstrecke. Mit dem Beginn der Verhandlungen vor dem VGH rechnet Heldmann mit dem Frühjahr 2017, schiebt aber gleich nach: „So wie es aussieht, müssen wir damit rechnen, dass wir nach Leipzig gehen müssen – zum Bundesverwaltungsgerichtshof.“

Mit bereits vier Milliarden Baukosten rechnet Andreas Barth, Pressesprecher des Fahrgastverbands Pro Bahn, für den Tunnel; er ist auch sonst kein großer Fan des Tiefbauprojekts: „Der Tunnel ist Geldverschwendung, kein Heilsbringer“ kommentiert Barth die jüngste Entscheidung und verweist darauf, dass auch die Planungen zum Ausbau des Südrings „nicht wesentlich schlechter“ als der 2. Stammstreckentunnel gewesen seien, sich die Bahn aber bereits 2001 davon abgewandt habe.

Mit der Hinwendung zum Tunnel habe es aber schon in der Vergangenheit „ganz klar negative Auswirkungen auf andere ÖPNV-Projekte“ gegeben. Denn mit dem Hinweis, dass erst der Stammstreckentunnel beschlossen werden müsse,

seien jahrelang andere wichtige Münchner Verkehrsprojekte wie der Ausbau der S4 nach Geltendorf oder der S6 über Markt Schwaben jahrelang verzögert worden. Der Tunnel schein(e) ein von der Politik gewolltes Prestigeprojekt zu sein, aber für die Entwicklung der Münchner S-Bahn wäre es „sein massiver Schaden, wenn sonst nichts passiert.“

Darüber hinaus halten Kritiker diesen Tunnel nach wie vor für einen schlechten Schildbürgerstreich: längere Fahrzeiten als mit der alten Stammstrecke, Wegfall des 10-Minuten-Takts in den Außenästen zugunsten eines 15-Minuten-Takts, ein Brandschutzkonzept, dass laut Verkehrsplaner Vieregk möglicherweise keine Betriebserlaubnis erhält, unverhältnismäßig lange Wege zu Umsteigebahnhöfen oder an die Oberfläche, nur drei Bahnhöfe – am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof –, die mit dem prognostizierten Anstieg von bislang 880.000 auf knapp 1,3 Millionen S-Bahn-Fahrgästen am Tag wohl überfordert wären – selten kamen bei einem Großprojekt so viele negative Aspekte zusammen.

Ein weiteres Minus des Tieftunnels sind die jahrelangen oberirdischen Bauarbeiten an den drei oben erwähnten Baustellen.

Dazu verweist Monika Naggl von der Haidhauser „Bürgerinitiative S-Bahnausbau“ auf einem Treffen Ende Oktober auf weitere Bauprojekte der kommenden Jahre, die weite Teile der Innenstadt lahmlegen könnten. Neben dem geplanten Paul-Heyse-Hochhaus, dem Abriss und Neubau des Königshofs, Abriss und Neubau bzw. Umbau der Karstadt-Häuser am Hauptbahnhof und in der Fußgängerzone sowie dem

Umbau der Alten Akademie, gefolgt von einem Neubau des Hauptbahnhofs, ist tatsächlich fraglich, wie dort gleichzeitig auch noch der Bau des 2.S-Bahntunnels mit seinen gewaltigen Zugangsflächen in 40 Meter Tiefe erfolgen soll.

*Markus Wagner*