

Tunnel-Trasse verlegt

Mitte des vergangenen Dezembers wurden die neuen Planungen eines zweiten S-Bahn-Tunnels bekannt. Wie auch bei den voran gegangenen Plänen sollen die neuen S-Bahn-Röhren östlich der Isar unter Haidhausen hindurch geführt werden. Es überrascht, dass der Öffentlichkeit nun diese neue Trassenführung als Ideallösung präsentiert wird, nachdem zuvor versucht worden war, die frühere Variante als alternativlos durchzusetzen. Dieses Vorgehen stärkt nicht gerade das Vertrauen in die Seriosität der Planerinnen und Planer. Die Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen hatte vehement gegen die ursprüngliche Planung gekämpft und mit Akribie und Sachverstand die Schwachpunkte bloßgelegt. Wachsamkeit auch gegenüber den nun präsentierten Varianten ist angezeigt, geht es doch um die notwendige Verbesserung des im wesentlichen von der S-Bahn getragenen öffentlichen Nahverkehrs und darum, unser Quartier vor Flurschäden durch die Bauarbeiten zu bewahren.

Die Bürgerinitiative steht der neuen Planung sehr kritisch gegenüber.

Abgesehen davon, dass die brutal geplante offene Baustelle in der Kirchenstraße weg fällt, weisen die neuen Pläne alle Nachteile der früheren Planung auf: Tief gelegene Tunneln im Grundwasser, mit allen Risiken und Nachteilen, die wir schon früher aufgelistet haben.

Eigentlich sollte der Bau der vier Tunnelröhren durch Haidhausen im September 2006 beginnen. Die in teilweise offener Bauweise geplante 2. S-Bahn-Stammstrecke hätte nach den stolzen Worten eines Bahn-Managers - Haidhausen für mindestens 6 Jahre in die größte Baustelle Deutschlands zerwühlt. Der Mann hatte mit düsentriebhafter Freude erzählt, die sehr anspruchsvollen Planungen bewegten

sich nahe an der Grenze des technisch Machbaren. Unsereins verstand: Besonders teuer, nervig und riskant.

Angesichts der heraufziehenden Bedrohungen waren viele besorgte und verärgerte Haidhauser Bürgerinnen und Bürger zum Handeln bereit und gründeten eine gut organisierte Bürgerinitiative. Der gelang es, hervorragende Gutachter und Anwälte zu beauftragen. Ziel war von Anfang an, nicht nur nach dem St.-Florians-Prinzip den Bau zu verhindern, sondern Alternativen vorzustellen, die den Ausbau des gesamten Münchener S-Bahn-Netzes sinnvoller, sicherer, schneller und bedeutend kostengünstiger gestalten zu können.

Die Initiative konnte nicht nur demonstrieren, sondern auch rechnen. Die Akten der Deutschen Bahn zum Planfeststellungsverfahren wurden nach Schönrechnerei und versteckten Kosten abgeklopft. 2002 sollte die ganze 2. Stamm-

strecke von Laim bis Leuchtenbergring, samt vier Haidhauser Tunnelröhren, nur 560 Millionen Euro kosten. Einmaliges Super-Sonderangebot. Fragt sich nur, welcher Politiker das wirklich geglaubt hat. Der Huber? 2005 waren es 1,3 Milliarden. 2006 gaben sie 1,8 Milliarden Euro zu Ja mei, ein politischer Preis halt.

Die Berechnungen der Initiativler alarmierten den Bundesrechnungshof. Ergebnis der Prüfung: zu unwirtschaftlich, dafür gibt es keine Bundesmittel. Also waren 60% der Finanzierung dahin und Baubeginn - auch ohne die angedrohten Klagen - am St.-Nimmerleins-Tag.

Dies ließ die neue Verkehrsministerin Emilia Müller nicht ruhen. Am 11. Dezember diesen Jahres stellte sie im Kabinett die neuen Baupläne vor: Kürzere Strecken in fast komplett unterirdischer Bauweise, ein Stellwerk eingespart: einmaliger Super-Sonderpreis 1,6 Milliarden Euro.



Pumpstationen, für das Verlegen der vorhandenen Strom- Gas- Telefon-Trink- und Abwasserleitungen. Wo soll der Abraum zutage gefördert werden für 800 Kieslaster pro Tag?

Wo wird das viele tertiäre Grundwasser abgepumpt? An den Häusern werden gewiss Schäden entstehen durch Absenkungen. Wer zahlt? Wer entschädigt die Bewohner für Lärm und Erschütterungen Tag und Nacht, während und nach der Bauzeit? Für gesundheitliche Schäden? Werden die am ärgsten Betroffenen während der Bauzeit umgesiedelt? Wer entschädigt für einzutragende Dienstbarkeiten? Für Mietkürzungen, Leerstand, Geschäftsschädigungen?

Wieder sollen ohne Not Tunneln unter dicht besiedelten Wohngebieten mit alten Häusern gebaut werden. Dabei gibt es Möglichkeiten, bessere Ergebnisse ohne diese brutale Belastung der Wohnbevölkerung zu erreichen, und das zu einem Drittel der Kosten, unter Verwendung vorhandener Gleisanlagen, ohne Enteignungen. Bitte schauen Sie sich unter www.tunnelaktion.de die Alternativen für ein sinnvoller organisiertes S-Bahn-Netz an. Auf der Animation können Sie sehen, wie das unter Einbeziehung des Südringes und bei Verwendung moderner Signaltechnik geschehen kann.

Erst denken, dann betonieren.

Welche Folgen hat die von DB und Verkehrsministerium vorgelegte Verschlebung der Trasse für Haidhausen, für die Kosten-Nutzen-Abwägung, für das bisherige und notwendige neue Planfeststellungsverfahren und für eingereichte und künftige Einwendungen und Klagen? Die Betroffenen erwarten von den verantwortlichen Planern der DB, der Stadt und dem Ministerium rasch und umfassend Auskunft sowie Einsicht in die neuen Pläne.

Damit sich Mieter, Eigentümer, Gewerbetreibende, Kinder und Jugendliche in Haidhausen auf die veränderte Situation einstellen können, ist eine baldige Einwohnerversammlung dringend erforderlich. Der BA wäre gut beraten, wenn er auf seiner ersten Sitzung im neuen Jahr eine Einwohnerversammlung zur Zweiten-S-Bahn-Stammstrecke noch im Januar oder Februar beschließen würde.

Die neue Trasse kommt von der Maximilianstraße unter der Kobellwiese nach Haidhausen. Unter dem Hofbräukeller teilt sie sich in vier Röhren. Zwei, die zuerst gebaut werden sollen, unterminieren die Häuser an der Inneren Wiener-Eggern-, Stein- und Preysingstraße, gehen geradeaus unter der Wörthstraße Richtung Ostbahnhof und schwenken am Orleansplatz auf das Bahngelände zum Bahnhof Leuchtenbergring.

Das zweite Röhrenpaar schwenkt unter den Häusern der Inneren Wiener- und Schiltbergstraße unter die des südlichen Johannisplatzes, untergräbt die Häuser an der Walser-, Wolfgang-, Preysing-, Metz-, Breisacher- und Belfortstraße, sowie am nördlichen Orleansplatz.

Dort soll auch ein neuer unterirdischer Umsteigebahnhof entstehen. Diese Trasse führt weiter in Richtung Bahnhof Sankt-Martin-Straße.

Klar ist, dass auch bei unterirdischer Bauweise viele oberirdische Baustellen entstehen, für Bahnhof, Rettungsschächte, Trafo- und