

Rechtliche Schritte gegen den S-Bahntunnel

Die Anwälte wetzen die Messer

Die Tunnelgegner rüsten sich für den juristischen Schlagabtausch mit der Bahn. Mit vielen Tipps berät der Rechtsbeistand der Bürgerinitiative die Anwesenden. Mit Massenanschreiben soll auch die Landtags-FDP ins Boot der Bürgerinitiative geholt werden, Plakataktionen dem Widerstand neuen Schwung verleihen. Verkehrsplaner Vieregg erläutert im Detail die Vorzüge des Südrings.

„Haidhausen wird zugunsten geldgieriger Lobbyisten zubetoniert und dem Untergang geweiht“, sagt Ingeborg Michelfeit von der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel zum geplanten Großprojekt. Wichtig sei es nun, im neugebildeten Landtag Verbündete im Kampf gegen den Tunnel zu gewinnen.

„Ich sag es zwar ungern, aber da müssen wir uns an die FDP wenden“, meint Ludwig Hartmann, Abgeordneter von Bündnis 90/ Die Grünen im Landtag, auf der Tunnelgegner-Veranstaltung in der Kirchenstraße 6 und muss grinsen. Nicht, dass die Liberalen plötzlich zu Nothelfern der Bündnisgrünen aufgestiegen sind, doch als (zum Zeitpunkt der Veranstaltung) wahrscheinliche Koalitionspartner der gerupften CSU und mögliche neue Herren über das Verkehrsressort im Landtag sind sie auch für alle Gegner der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu einem wichtigen Adressaten und Gesprächspartner geworden.

So fordert auch Ingeborg Michelfeit, erste Vorsitzende der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel, die Zuhörer im gut gefüllten Pfarrsaal des Kolpinghauses auf, Vertreter der Landtags-FDP schriftlich oder mündlich auf das Milliardengrab zweite Stammstrecke aufmerksam zu machen und ins Lager der Tunnelgegner zu holen, zumal es bei den Liberalen noch keine Meinungsbildung zum Thema Tunnel gegeben hat.

Doch mit Ausnahme der Landtagsgrünen, die, nicht zuletzt in Gestalt von Martin Runge, zu den profiliertesten Gegnern des S-Bahn-Tunnels gehören, setzt der Landtag auf ein unverdrossenes „weiter so“. So geißelt Walter Heldmann, zweiter Vorsitzender der Bürgerinitiative, die unreflektierte „Standfestigkeit“ der Politiker, die „für neue Fakten gar nicht mehr zugänglich“ seien. Als die Bündnisgrünen am 11. September die 65 Seiten umfassende Studie von Verkehrsexperten der Vieregg-Rössler GmbH zum alternativen Ausbau des Südrings in einer Presseveranstaltung veröffentlichten, habe Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) noch am gleichen Tag von einem „fragwürdigen Gutachten“ gesprochen. Viel Zeit zum Studium sei da nicht geblieben. Während auf Landtagsebene zumindest klare Fronten herrschen, gilt laut Heldmann im Münchner Stadtrat noch immer die Devise: „Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul“. Da keine städtischen Mittel in den S-Bahn-Bau fließen, dächten viele Räte, sie kämen um die leidige Diskussion herum.

Zumindest der anwesende Grünen-Stadtrat Paul Bickelbacher kündigte Bewegung an, da sich eine Fraktionssitzung demnächst des Themas Tunnel annehmen wolle.

„Betroffene müssen jetzt handeln“, sagte Eike Schönefelder, von der Bürgerinitiative beauftragter Rechtsanwalt, zu den juristischen Möglichkeiten, die

Anwohnern im Kampf gegen das Tunnelprojekt zur Verfügung stehen.

Momentan sei damit zu rechnen, dass die Bahn in der ersten Hälfte 2009 das Planfeststellungsverfahren für den S-Bahn-Tunnel einleiten werde.

Dieses Planfeststellungsverfahren sei im Grunde nichts anderes als ein Bauplan für Bahntrassen oder andere Großprojekte. Wenn das Verfahren eröffnet ist, liegen die Planungen einen Monat aus, darauf folgt eine vierzehntägige Einwendungsfrist. Wichtig sei es, bis zu diesem Zeitpunkt möglichst stichhaltige, individuelle Einwendungen zu formulieren.

„Nur innerhalb der gesetzten Frist ist es möglich, sich gegen den Plan zu wehren“, sagt Schönefelder. Später eingereichte Einwendungen oder auch nur Ergänzungen zu bereits bestehen Einwendungen würden dann nicht mehr berücksichtigt. Sei das Projekt erst einmal genehmigt, könnte auf manche Betroffene massive Eingriffe in ihr Eigentumsrecht erfolgen. „Bis hin zum Hausabriss ist alles möglich“, sagt Schönefelder. Deshalb sei es im Vorfeld äußerst wichtig, alle möglichen Beeinträchtigungen in einer Einwendung bereits zu formulieren.

Gute Einwendungsgründe seien die „Verletzungen von Grundbefindlichkeiten“ wie ein ungestörter Schlaf oder die Verschlechterung der Wohnsituation durch Baustellen, Erschütterungen, schwindenden

Bewuchs, aber auch die dadurch entstehenden Behinderungen auf dem Schul- oder Arbeitsweg. Das „größte Rügerecht“ hätten aber „eigentumsrechtlich Betroffene“, also beispielsweise Hausbesitzer, auf deren Grund und Boden ein Notausstieg oder ein Lüftungsschacht entstehen soll. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kommt es dann in der Regel zu einem Erörterungstermin mit Betroffenen, der noch die Chance für planliche Änderungen bietet. Von der Regierung von Oberbayern wird schließlich eine Stellungnahme ans Eisenbahnbundesamt erarbeitet, welches auch über das gesamte Projekt entscheidet. Dabei nicht zu unterschätzen ist laut Schönefelder die Kostenfrage. Noch vor 25 Jahren sei dies bei der Entscheidung über Großprojekte noch kein Thema gewesen. Heutzutage sei es aber von öffentlichem Belang, wie groß der Nutzen eines Projekts ist oder ob es zu teuer wird.

So ruft auch Ingeborg Michelfeit die Betroffenen dazu auf, „gegen die Achterbahn unter Haidhausen“ rechtliche Schritte einzuleiten.

Unterstützung für die Tunnelgegner signalisiert auch die Interessengemeinschaft aller Gewerbetreibenden in Haidhausen und ein Sprecher der Wohnanlage Max 3 an der Inneren Wiener Straße. „Anwohner wie Gewerbetreibende sind in ihrer

Existenz bedroht“, sagte Sprecher Fitzko mit der Aussicht auf eine jahrelangen Großbaustelle am Orleansplatz. Betroffenheit signalisierte auch Dr. Josef Glatz, Sprecher der Wohnanlage Max 3, und forderte, den geplanten Notausstieg am Maximilianeum in Richtung der momentan stattfindenden Probebohrungen zu verlegen.

„Eigentlich reicht es uns gerade“, sagt Astrid Merkel, Mitglied der Bürgerinitiative und Bewohnerin der Elsässerstraße mit Blick auf die Bauarbeiten der vergangenen Jahre am Haidenaupark. Erschreckend sei die Perspektive, dass ein altes, gewachsenes Viertel wie Haidhausen mit seinem vielgerühmten Künstlerflair bis ins Jahr 2022 in eine Großbaustelle verwandelt werden soll. „In dieser Zeit wächst ein Kind auf“, sagt Merkel. Deshalb überlege sie persönlich, „lieber früher als später wegzuziehen“. Ein Traum von ihr sei es aber, ganz Haidhausen mit Bannern und Plakaten mit Slogans wie „Nein zum Tunnelbau“ zu bestücken und Widerstand auf breiter Basis zu organisieren.

Mit großer Fachkompetenz kämpft auch der Verkehrsexperte Martin Vieregge von der Vieregge-Rössler GmbH gegen die Untertunnelung an. Mit seiner Studie zum Südring (siehe auch HN-Ausgabe Oktober 08), hat Vieregge eine plausible und obendrein wesentlich

kostengünstigere Alternative zum Tunnelbau in die Diskussion gebracht. Während sich die Kosten für den S-Bahn-Tunnel bis ins Jahr 2020 auf 2 bis 2,5 Milliarden Euro belaufen werden, liegen die Schätzungen für den Südring bei gerade einmal 400.000 Euro. Die Trasse über Laim, Donnersberger Brücke, Poccistraße, Kolombusplatz und Ostbahnhof ist entlang der bereits bestehenden Bahnstrecke für den Fernverkehr geplant. Privatgrund müsse dafür nicht in Anspruch genommen werden. Da die Fernbahntrasse momentan in vielen Bereichen sanierungsbedürftig, als „Herzstück des europäischen Bahnverkehrs“ aber unverzichtbar sei, kann man laut Vieregge mit dem Bau des Südrings „zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen“.

Wie beim Bau der ICE-Trasse München – Ingolstadt könnten Bahn- und S-Bahn-Trasse gleichzeitig gebaut werden. Die dadurch erzielten Einsparungen für die öffentliche Hand beziffert Vieregge auf 150 Millionen Euro.

Angesichts der vielen guten Argumente der Bürgerinitiative, rät Walter Heldmann den Versammelten: „Nicht einknicken“ und bei den politisch Verantwortlichen „brutalstmöglichst nachfragen“.

Mw

Im Bericht vom Bezirksausschuß: Südring vor 2. Stammstreckentunnel

Auf Initiative von Werner Walter (Bündnis 90/Die Grünen) bezieht der Au/Haidhauser Bezirksausschuss Position für den bevorzugten Ausbau des Eisenbahn-Südrings. Die Landeshauptstadt München soll „ein Konzept zur Nutzung der Südringstrecke für den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) unter Berücksichtigung aktueller demografischer und ökonomischer Daten der angrenzenden Räume in

Auftrag geben“. Weitere Forderung: „Es sollen Betriebskonzepte erarbeitet werden.“ Diesen Forderungen stimmt der Bezirksausschuss einstimmig zu. Letzter Punkt des Antrags: „Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, mit dem Wirtschaftsministerium des Freistaats Bayern zu verhandeln, um den Ausbau des Südrings vor dem Projekt ‚2. Stammstreckentunnel‘ voranzutreiben.“ Gegen 3 Stimmen der CSU mehrheitlich so beschlossen.

