

Stadtwerke zieht die Bremse

Tunnel nicht genehmigungsfähig

Mit einem vernichtenden Urteil über die bisherigen Planungen zum Zweiten Stammstreckentunnel sorgen die Stadtwerke München (SWM) für erheblichen Aufruhr im Rathaus. Der Streckenabschnitt durch Haidhausen (Planfeststellungsabschnitt 3 neu) ist laut SWM derzeit nicht planfeststellungsfähig, da die Neuplanung aufgrund einer neuen Achslage nicht mehr an den geplanten Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Isar (PFA 2) angeschlossen werden könne. Massive Kritik äußern die Stadtwerke unter anderem auch am Mißverhältnis zwischen Betriebskonzept und der Dimensionierung der geplanten Verkehrsanlagen. Auch die Umverlegung von Versorgungsleitungen, für die die Stadt eine Vorlaufzeit von zweieinhalb Jahren benötigt, sind in den bisherigen Planungen nicht enthalten. Die Stellungnahme der Stadtwerke ist eine schallende Ohrfeige für die Planer der DB.

Ich muss davon ausgehen, dass die Vorwürfe der SWM berechtigt sind, sagte CSU-Stadtrat und engagierter Tunnelgegner Georg Kronawitter zu dem brisanten Papier. Als der S-Bahn-Tunnel Anfang Oktober im Stadtrat behandelt wurde, lag die SWM-Stellungnahme nicht vor, was Kronawitter prompt bemängelte. Am 9. November traf dann ein dreiseitiges Schreiben aus der Rechtsabteilung der SWM im Rathaus ein, das von Kronawitter der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wurde und allen Tunnelbefürwortern schwere Kopfschmerzen bereiten dürfte.

Denn nicht nur die Inkompatibilität von PFA 3 neu und PFA 2 wird dort bemängelt, auch der von Verkehrsminister Zeil in einem Schreiben an die Landeshauptstadt München vom 20. August dieses Jahres konkret geäußerte Plan, über die Zweite Stammstrecke auch die überregionalen Flughafenexpresse (ÜFEX) zu führen, hat sich laut SWM noch nicht in den Planungen der DB Bahn niedergeschlagen. Dies hat zur Folge, dass auch die Pläne der zu bauenden Bahnhöfe noch nicht der zu erwartenden zusätzlichen Zahl an Fahrgästen angepasst wurden. Moniert wird auch, dass die Bahn ihre Prognosen für die Verkehrsentwicklung nur bis zum Jahre 2020 führt. Erwünscht wäre von Seiten der

SWM ein Prognosehorizont bis mindestens 2030, wobei ganz nebenbei klar wird, dass die Bahn noch überhaupt keine belastbaren Zahlen hat, da die Stadtwerke auf die Notwendigkeit einer schlüssigen Darlegung der bisher vom Vorhabenträger nicht differenziert bezifferten Steigerungen der Nachfrage im ÖPNV in München pochen. Auch die bisherige Baulogistik-Planung wird als unvollständig gezeißelt, da bisher nur jeder der drei Bauabschnitte für sich betrachtet wurde: Um zu verhindern, dass es in der Münchner Innenstadt, aber auch in zahlreichen weiteren betroffenen Stadtbereichen, zu jahrelangen Überlastungen der Verkehrswege mit entsprechend negativen Auswirkungen auf den ÖPNV kommt, reicht es nicht aus, dass der Vorhabenträger die geplanten Maßnahmen jeweils nur mit ihren Auswirkungen auf die direkte Baustellenumgebung darlegt. Vielmehr sei die Erstellung eines Baulogistik-Gesamtkonzeptes für die Gesamtmaßnahme §2. S-Bahn-Stammstrecke zwingend erforderlich.

Anscheinend noch gar nicht in Betracht gezogen hat die DB, dass für den Tunnel zahlreiche Versorgungsleitungen für Gas, Wasser, Fernwärme, Strom und Telekommunikation verlegt werden müssen. Hier weisen die SWM

darauf hin, dass dafür eine Vorlaufzeit von bis zu 2,5 Jahren (!) benötigt wird.

Nicht akzeptiert wird die von der Bahn vorgesehene Einstellung der Tramlinie 19. Außerdem pochen die Stadtwerke auf einen barrierefreien Ausbau des Orleansplatzes für U-Bahn, Bus und Tram, sowohl während der 55-monatigen Bauzeit, als auch im Endzustand. Zu guter letzt gibt es aus Sicht der SWM auch Nachbesserungsbedarf beim Thema Sicherheit: Es muss sichergestellt werden, dass die jeweiligen Brandschutzanforderungen und Anforderungen an Rettungswege insbesondere während der Bauphase erfüllt werden.

Letzten Endes wird klar, wie erschreckend wenig die Bahn mit den Stadtwerken kooperiert hat, obwohl diese eigentlich ihr wichtigster Ansprechpartner ist, und wie viele Kritikpunkte der Tunnelgegner nun auch durch die Stadtwerke bestätigt werden. So wird diese Stellungnahme auch eingefleischte Tunnelbefürworter ins Grübeln bringen.

Sehr kritisch sieht Stadtrat Kronawitter auch die Verringerung des Tunneldurchschnitts um 40 Zentimeter, wie bei PFA 3 neu und PFA 1 (Laim bis Hauptbahnhof) bereits geschehen. Doppelstöckige Züge können so nicht mehr eingesetzt werden und auch das bei der Bahn gängige Signalsystem ist

dann zu groß für den Tunnel. Projekt steht unter einem
Einzig ein speziell für München schlechten Sternö.
entwickeltes Leitsystem hätte dort
noch Platz. Kronawitter: šDieses

Markus Wagner