

Erster Spatenstich für den 2. S-Bahntunnel

Arroganz der Macht: Fakten schaffen

In der Innenstadt rollen die Bagger für den Zweiten S-Bahnstammstreckentunnel. Mit archäologischen Grabungen wird der Marienhof für den Bau des geplanten Tiefbahnhofs vorbereitet. Nach wie vor gibt es für den Tunnel aber weder eine gültige Baugenehmigung noch eine gesicherte Finanzierung.

Ein Bau wie der des geplanten Tunnelneubaus braucht eine Baugenehmigung, in Amtsdeutsch ausgedrückt: die Planfeststellung. Der beabsichtigte Tunnelneubau ist in drei Abschnitte unterteilt. Lediglich für den mittleren Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Isar ist die Planfeststellung abgeschlossen, wegen diverser laufender gerichtlicher Auseinandersetzungen jedoch noch nicht rechtskräftig. Das hat die Bahn und den bayerischen Wirtschaftsminister nicht gehindert, werbewirksam einen Bau- und Finanzierungsvertrag für das Gesamtprojekt abzuschließen. §Geld gibt es nicht, aber einen Vertrag, kommentierte der Radiosender B5 aktuell süffisant die öffentliche Vertragsunterzeichnung. Beide Vertragspartner haben vereinbart, dass ein Dritter, der Bund in Berlin, etwa 60% der Projektkosten in Höhe von mindestens 2 Milliarden Euro berappen soll. Über solche Verträge wird sich der Bund gewiss freuen. Doch es handelt sich bei dem Vertragsabschluss nicht allein um ein lächerliches PR-Event der §Macher. Sie möchten damit in der Öffentlichkeit den Eindruck erwecken, dass ihr Projekt bereits §in trockenen Tüchern sei. Täuschen und tricksen gehört ganz offenbar zum Repertoire derer, die, durch Gegenargumente nicht zu erschüttern, unbeirrbar am eigenen Vorhaben festhalten und dabei die demokratischen Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger mit Gleichgültigkeit übergehen.

Seit 19. April wird auf der Fläche des Marienhofs gebaggert, ein Grasstreifen gegenüber Dallmayr und Manufactum ist bereits abgeschoben, ein Gitterzaun errichtet.

Wenige Tage vorher, am 13. April hatte der Münchner Stadtrat, mit einer Reihe von Gegenstimmen aus fast allen Parteien, Vorarbeiten für den Bau des Tunnels für die 2.S-Bahn-Stammstrecke genehmigt. Zwar hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) der Bahn auch eine Vorab-Genehmigung für Vorarbeiten wie archäologische Grabungen erteilt, doch eine rechtskräftige Baugenehmigung liegt noch für keinen der drei Bauabschnitte vor. Somit ist für die Gegner des Tunnelprojekts die Grabung am Marienhof ein glatter Schwarzbau.

Mit Widerstand aus den Reihen der Geschäftsleute am Marienhof ist allerdings nicht mehr zu rechnen, denn deren Forderungen nach höheren Auflagen - speziell nach stärkerem Lärmschutz - wurden erfüllt. Rechtsanwalt Wolfgang Leitner von der Kanzlei Labbe und Partner erklärte, das EBA werde bis 29. April den Genehmigungsbescheid dahingehend ändern. So werde ein Emissionsschutzbeauftragter abgestellt und konkrete Messpunkte eingerichtet. §Damit ist der volle Nachbarschaftsschutz gesichert und die Sache für uns erledigt, sagte Leitner, der Betten Rid und andere Geschäftsleute am Marienhof vertritt.

Noch nicht erledigt ist hingegen die Finanzierung des 2.Stammstreckentunnels.

Bereits am 8. April hatten Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) und Bahn-Vorstand Volker Kefer einen Bau- und Finanzierungsvertrag für den S-Bahn-Tunnel unterzeichnet. Doch von den geschätzten zwei Milliarden Euro Baukosten fehlt den Bauherren nach wie vor noch ziemlich genau die Hälfte. Diese fehlende Milliarde Euro soll der Bund auf den Tisch legen.

Doch ob der überhaupt soviel Geld hat, ist immer noch unklar. Denn das Geld aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hat naturgemäß auch noch andere Interessenten. Laut Anton Hofreiter, Bundestagsabgeordneter der Grünen im Bundestag, gibt es aus verschiedenen westdeutschen Bundesländern bereits Anträge in Höhe von 6,1 Milliarden Euro. Für Westdeutschland hat Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) aber nur 2,5 Milliarden zur Verfügung. Auch wird es diese Art der Finanzierung nach GVFG nur bis 2019 geben. Wie danach Verkehrsprojekte finanziert werden sollen, ist noch nicht klar. Doch immer noch sind die Bahn-Verantwortlichen zuversichtlich. Nach ihren Plänen sollen die eigentlichen Tunnelarbeiten im April 2012 beginnen.

Eine weitere Unbekannte im großen Zahlenspiel um den Zweiten S-Bahn-Tunnel sind die Umbaupläne für den Münchner Hauptbahnhof. 2003 hatte das Architekturbüro Auer und Partner einen Wettbewerb zur Neugestaltung des Hauptbahnhofs gewonnen. Als klar war, dass die Bahn die veranschlagten 350 Millionen Euro nicht aufbringen und auch nicht finanzieren lassen kann, verschwanden 2003 die Pläne in der Versenkung. Am 21. April wurde bekannt, dass nun Pläne für einen abgespeckten, weit billigeren Umbau existieren. Doch auch dieser Umbau muss mit der 2.Stammstrecke koordiniert werden, will man den Hauptbahnhof nicht über Jahrzehnte in eine Dauerbaustelle verwandeln.

Eine Dauerbaustelle ist auch die mangelnde Kommunikation der Bahn. Denn der von Verkehrsminister Martin Zeil vollmundig angekündigte §Kommunikator, der

analog zum Wirken Heiner Geißlers bei Stuttgart 21, auch in München vermitteln sollte, kommt nun doch nicht. Anscheinend hatte sich niemand für die Aufgabe zur Verfügung gestellt. Ziemlich sauer sind mittlerweile die Anwohner auf der Schwanthalerhöhe. Denn seit Monaten schafft es die Bahn nicht, einen ihrer Vertreter auf eine außerordentliche Bürgerversammlung zu schicken. §Man hat uns lange genug hingehalten, sagte Thomas Hofstätter (CSU) auf der Bezirksausschusssitzung Mitte April. Es sei §bedenklich, Verträge zu unterschreiben, ohne eine Bürgerbeteiligung abzuwarten. Bei uns macht man jetzt den gleichen Fehler wie in Stuttgart.ö

Doch zumindest der Termin für die außerordentliche Bürgerversammlung zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke steht nun fest: Es ist der 24. Mai um 19 Uhr im Verkehrszentrum des Deutschen Museums.

In der Münchner Innenstadt, auf dem Marienhof hinter dem Rathaus, schaffen die Projektbetreiber weitere Tatsachen. Am 30. März hat das Eisenbahnbundesamt §grünes Lichtö für die Verpflanzung von 38 Bäumen, die Beseitigung der das Areal umfassenden Hecken und den Beginn archäologischer Erkundungen gegeben. Wenige Tage später haben Aktive der Bürgerinitiative Anfang April dagegen ein sichtbares Zeichen gesetzt. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München stimmte jedoch der Baumaßnahme in einem etliche Fristen verkürzenden Beschluss mehrheitlich mit 60 von 74 Stimmen zu. In der Rathaus Umschau vom 14. April war zu lesen: §Der Münchner Stadtrat hat gestern keineswegs für einen Baubeginn am Marienhof grünes Licht gegeben, sondern lediglich für archäologische Arbeiten, die einem Baubeginn vorausgehen müssen und bei denen es sich um ein Erfordernis des Denkmalschutzes handelt.ö Mit dieser Darstellung lenkt die Landeshauptstadt davon ab, dass sie, wenn auch nicht direkt Projektbeteiligte, den geplanten Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke mehrheitlich befürwortet und wegen der Bewerbung um die Olympischen Winterspiele 2018 selbst zeitlichen Druck auf das Bauprojekt ausübt.

Das zurück liegende Erörterungsverfahren hat gewiss bei vielen, die sich Hoffnungen auf eine seriöse Erörterung ihrer Einwendungen gemacht haben, für Ernüchterung gesorgt. Nach Abschluss des Erörterungsverfahrens ist das Eisenbahnbundesamt mit Sitz in Bonn am Zug. Es ist zuständig für den Erlass der Planfeststellung, vulgo: Baugenehmigung der geplanten Tunnelstrecke. Mit der Planfeststellung fällt die Entscheidung, ob und in welchem Umfang Einwendungen gegen den Tunnelneubau Berücksichtigung finden. Sobald die Planfeststellung abgeschlossen und veröffentlicht ist, steht denjenigen, die gegen das Projekt Einwendungen erhoben haben, der Rechtsweg offen. Am Rande der Aktion auf dem Marienhof sagte Walter Heldmann, einer der Vorstände der Haidhauser Bürgerinitiative: § Und dann gehen wir vor Gericht.ö

In den Ereignissen der vergangenen Monate wird das Dilemma einer überheblichen, schizophren agierenden Bahn immer offensichtlicher. Einerseits fühlt sie sich als Immobilienmogul; das wichtigste bei einem Bahnhof, so auch beim Münchner Hauptbahnhof, scheinen mittlerweile die zu vermietenden Gewerbeflächen zu sein, das wichtigste bei einem Bahnprojekt, siehe Stuttgart 21, wie viel wertvolle Innenstadtfächen mit hochpreisigen Immobilien bebaut werden können. Der verkehrliche Nutzen von Großprojekten wie Stuttgart 21 und der Zweiten Stammstrecke in München steht in keinem Verhältnis zu den milliardenschweren Investitionen, die eine schwere Last für Bundes- und Landeshaushalte darstellt. Andererseits vernachlässigt die Bahn ihr ureigenes Tagesgeschäft. Im Winter frieren Weichen ein, weil das Wartungspersonal entlassen wurde, aber auch keine Heizungen eingebaut werden, Signalstörungen sind ein Dauerproblem, Schwachstellen im Münchner S-Bahn-Netz werden nicht zügig ausgebaut, sondern ignoriert, und selbst Züge sind nicht in der Stückzahl vorhanden, um Ausfälle zu kompensieren. Es wird Zeit, die Bahn vor sich selbst zu retten.

Markus Wagner + anb

Stimmen vom Erörterungstermin

Die Regierung von Oberbayern war mit der Durchführung der Erörterung der gegen den Bau der 2. S-Bahn-Tunnelstrecke erhobenen Einwendungen betraut. Zur Organisation der Erörterung der über 1.400 Einwendungen aus Haidhausen hat die Behörde ein Verfahren praktiziert, das §Normalbürgerö ziemlich stark strapazierte. Wer in seiner Einwendung mehrere Themen angesprochen hat, zum Beispiel das mit dem Tunnelneubau verknüpfte Verkehrskonzept, befürchtete Bauschäden oder Beeinträchtigungen durch Bauverkehr, Lärm und Dreck, musste sich an den Tagen in der §Reithalleö einfinden, an denen die Regierung von Oberbayern diese Themen auf die Tagesordnung gesetzt hat. Der Versammlungsleiter begründete dies damit, dass es nur so möglich war, unter vertretbarem Aufwand die jeweiligen §Expertenö auf Seiten der Bahn zum Termin zu laden. Deren Anwesenheit liege doch auch im Interesse der Einwenderinnen und Einwender, warb der Versammlungsleiter. Dabei verschwie er, dass die §Expertenö im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit, der §Normalbürgerö auf Kosten eines oder mehrerer Urlaubstage zum Erörterungstermin erscheinen musste.

Die Haidhauser Nachrichten dokumentieren nach einem ersten in unserer Märzausgabe veröffentlichten Bericht zwei weitere, in denen Haidhauserinnen „ihren“ Erörterungstermin festhalten.

Mein Name ist Monika Naggl und ich wohne in der Metzstrasse 32. Ich bin eine, wie Sie das genannt haben, §Jedermann-Einwenderinö und finde, das klingt herablassend nach §da könnte ja jeder kommenö. Es würde mir genügen, wenn Sie mich als Bürgerin bezeichnen würden, was ich ja bin: eine Bürgerin Haidhausens. Und damit wäre auch zwischen uns klargestellt, wer hier der Souverän ist.

Ich wohne seit Mitte der siebziger Jahre in Haidhausen. Ich war im Sanierungsbeirat von Block 25 ö Pariser/Sedan-/Metzstraße/Bordeauxplatz -- während der damals laufenden Sanierung und ich war mindestens 10 Jahre lang in der Redaktion der Haidhauser Nachrichten, die damals für die von der Sanierung betroffenen Bewohnern Haidhausens ein Forum geschaffen haben.

Ich bin heute zum ersten Mal hier und habe mit Verwunderung gehört, dass es für den Juristen, der den Projektträger vertritt, außerhalb seines Vorstellungsvermögens, seines intellektuellen Fassungsvermögens liegt, einen Zusammenhang herzustellen zwischen einem technischen Projekt wie dem Tunnelbau und dem Recht auf ungestörte Religionsausübung, für das Herr S. sich heute Morgen hier eingesetzt hat, der wiederum die evangelische Kirchengemeinde St. Johannes am Preysingplatz vertritt.

Ich muss nun befürchten, dass sich auch meine Anliegen außerhalb des Vorstellungsvermögens dieses Juristen befinden werden: Es sind Güter und Werte wie die Schönheit Haidhausens, die Ruhe im Viertel dank der die Verkehrsberuhigung; ein beispielhaftes bürgerschaftliches Engagement und ein von diesem Bürgersinn getragenes funktionierendes demokratisches Gemeinwesen. Es sind diese Güter und Werte, große Werte, Herr Rechtsanwalt, nicht §große Münzeö, wie Sie es zu nennen beliebten, die durch den Tunnelbau des §Vorhabenträgersö massiv geschädigt werden und zwar nicht nur während der Bauzeit, sondern bereits jetzt und für immer. Es wird nie mehr so sein, wie es war! í

Das zweite Opfer ist die Verkehrsberuhigung selber. Wir haben beispielsweise verhindert, dass eine Tiefgarage den Johannisplatz zerstörte. Das und viele weitere Schritte auf dem Weg, den Autoverkehr im Quartier zu bändigen, hatten zur Folge, dass wir heute verkehrsmäßig gesehen in Haidhausen in einem Paradies leben. Very much so. Dass dadurch auch die Wohnungspreise um das Dreifache gestiegen

sind und es sich heute eigentlich nur noch Angestellte großer Firmen, die nach München ziehen, leisten können, eine Wohnung in Haidhausen zu bekommen, war nicht unsere Absicht, ist leider auch eine Folge davon. í

Es genügt doch ein Müllauto, wie mein Vorredner Herr S. sagte, und wie jeder der hier lebt, bestätigen kann, oder ein Lieferfahrzeug, damit der Verkehr zusammenbricht und Chaos herrscht. Und da will uns die DB Projektbau weismachen, dass drei große Baustellen, die bis zu 5 Jahre dauern, keine erhebliche Beeinträchtigung für Haidhausen darstellen werden?!

Über Jahre wird hier ein Ausnahmezustand herrschen, der von einem Provisorium ins andere torkelt und die Viertelentwicklung um Jahrzehnte zurückdreht.

Die Versammlungsleitung konzedierte mir meinen berechtigten Schmerz darüber, erklärte jedoch auch, dass dies nicht Gegenstand der Erörterung sein könne, sondern nur Beeinträchtigungen, die über das zumutbare Maß hinausgingen.

Meine Kritik richtete sich auch nicht primär darauf, wie einer aus der Versammlungsleitung wissen wollte, dass dieses Projekt von oben oder außen über uns gekommen sei, ohne die Möglichkeit der Mitsprache und ohne in den Planungsprozess eingebunden zu sein, wie es in Stuttgart zu Recht beklagt wird. Dem ist nicht so, sondern es geht mir darum, dass dieses Projekt verkehrsplanerisch so überflüssig ist, wie ein Kropf.

Das Erörterungsverfahren, an dem ich mit meiner Sammeleinwendung heute teilnehme, bietet ja eine demokratische Beteiligungsmöglichkeit. Sie dient als öffentliches Hearing vermutlich auch dazu, in das Baugenehmigungsverfahren kritische Stimmen einzubringen. Weil man davon ausgeht, dass Organisationen ab einer bestimmten Größe zu interner Kritik nicht mehr ausreichend in der Lage sind. Leider ist dieses Hearing so gestaltet, dass beim Befolgen der prozeduralen Spielregeln der Wille von Wirtschaft und Politik sich durchsetzen.

Denn der immense technische Sachverstand, der beim Projektträger versammelt ist und sich in Details wie Anzahl und Größe der Lastwagen, Notwendigkeit von Reifenwaschanlagen ja oder nein, tertiäre oder quartäre Untergründe und Tangentenneigungen immer wieder kundtut, ist völlig entkoppelt vom gesunden Menschenverstand und geht einher mit fehlender Verantwortung für den Sinn und Zweck des Ganzen. Für Tektonik und mehr fehlt **mir** jegliche Kompetenz und für die Auswirkungen des Tunnelbaus in anderen als technischen Dimensionen fehlt dem Projektträger das Vorstellungsvermögen.

Wie soll das gehen? In einen Dialog zu kommen, ohne die Fähigkeit zur Perspektivenübernahme?

Hier die zweite Stellungnahme im Erörterungstermin

Nach den Anhörungen der letzten Wochen hier im Haus und den schriftlichen Antworten des Vorhabenträgers (VT), deren Stellungnahmen, Erklärungen und Zurückweisungen auf die Einwendungen, auf Ängste und befürchtete und vorhersehbare Probleme von Hauseigentümern, ist mir ganz klar geworden dass im Falle der Bauausführung der 2. Stammstrecke für die Hauseigentümer, sprich Vermieter, sich eine schwierige Rechtsposition ergeben wird. Ich selbst habe in meinem Mietshaus mit 16 Mietparteien bis jetzt ein gutes Mietverhältnis mit allen Parteien, und hatte bisher in meiner nun fast 30 jährigen Vermieterposition keinen Rechtsstreit, brauchte bisher keinen Rechtsanwalt- außer für Be-

ratung. Wir alle wissen, dass die Gerichte seit langem mit Mietstreitigkeiten überlastet sind. Ich musste glücklicher Weise, in meiner langen Vermietertätigkeit bisher kein Gericht bemühen. Allein mit meinem gesunden Menschenverstand, meiner Freundlichkeit, meinem Wissen, meinem Gerechtigkeits-sinn, gegenseitiger Achtung und meiner Einstellung "leben und leben lassen" mache ich alle meine Geschäfte - auch meine Vermietungen, und hatte zudem auch Glück. Damit ich auch in Zukunft so weiter arbeiten kann und mir und meinen jetzigen und künftigen Mietern das Leben miteinander nicht unnötig erschweren muss, und um Probleme im Vorfeld abzufangen, stelle ich folgenden Antrag, für den Fall dass die 2. Stammstrecke gebaut wird:

Mein Antrag lautet:
§ Kann der Wohnungsmieter nachweisen, dass sein Leben und Wohnen in der angemieteten Wohnung oder im Haus beeinträchtigt ist durch Lärm, Schmutz, Erschütterungen o.ä., die eine Mietminderung rechtfertigen, verursacht durch den Bau der 2. Stammstrecke, gilt das Verursacherprinzip. (Das Verursacherprinzip (engl. Polluter pays principle) besagt, dass Kosten, die als Folge eines bestimmten Tuns oder Unterlassens entstehen, dem Verursacher zuzurechnen sind.) Der Geschädigte wendet sich direkt an den Verursacher, sprich an den Vorhabenträger. Anstatt dem gesetzlichen Anspruch des Mieters auf Mietminderung beim Vermieter, zahlt der Vorhabenträger eine Entschädigung direkt an den Mieter. Die Höhe der Entschädigung entspricht einer gesetzlich möglichen Mietminderung.

Für die Abwicklung dieser Entschädigungszahlung, bietet der Vorhabenträger eine Anlaufstelle bzw. einen Ansprechpartner für den Geschädigten. Alle rechtlichen Unklarheiten, die sich aus einer Entschädigungsforderung ergeben, wickelt der VT auf seine Kosten, über seine eigene Rechtsabteilung ab. Dieses Verursacherprinzip ist zeitlich bis zum Abschluß der Bauarbeiten - Fertigstellung der 2. Stammstrecke begrenzt.ö (Antragende).

Ich hoffe, dass mein Wunsch verstanden wird, denn ich habe keine Rechtsabteilung die ich beauftragen kann Mietstreitigkeiten zu klären. Mich würden Rechtsstreitigkeiten zu sehr belasten, Gesundheit, Zeit und Geld kosten. Und das, obwohl ich nicht der Verursacher bin und weder etwas dafür noch dagegen tun kann. Außerdem benötige ich die kalkulierte Miete, um den Wohnraum zu erhalten und meinen Verpflichtungen nachzukommen. Ich hoffe, dass dem Antrag stattgegeben wird, um Mietverhältnisse nicht unnötig und Gerichte nicht noch mehr mit Mietstreitigkeiten zu belasten. Grundsätzlich bin ich gegen den Bau der 2. Stammstrecke, sowohl als Haidhauser Bürgerin - weil ich befürchte dass die lange Bauzeit das Viertel zerstört, als Münchnerin und MVVbenutzerin - weil ich um meine Sicherheit fürchte und eine Verschlechterung befürchte, als Steuerzahlerin - weil ich finde dass die Gelder anderweitig wichtiger angelegt wären und als Hausbesitzerin - wie bereits von RA Dr. Lehner vorgetragen und gemäß meinem heutigen Antrag. Ich bedanke mich für die Anhörung.

Name und Anschrift sind der Redaktion bekannt.