

# Streitfall 2. S-Bahn-Tunnel

## Showdown vor Ausgrabungsstätte

Der Streit um den 2. Münchner S-Bahn-Tunnel hat am 2. Juni ein bayernweites Forum erhalten. Am Marienhof lieferten sich Martin Runge, Verkehrsminister Zeil, Ingeborg Michelfeit und Alexander Reissl in der Abendschau des BR kontroverse Wortgefechte.



*Auge in Auge: Ingeborg Michelfeit, Vorsitzende der Haidhauser Bürgerinitiative „Tunnelaktion“ und Alexander Reissl, Fraktionsvorsitzender der SPD im Münchner Rathaus.*

Gleich zwei Rededuelle zum Thema S-Bahn-Tunnel hat das Bayerische Fernsehen am 7. Juni ausgestrahlt. Vor der Kulisse der archäologischen Grabungen am Marienhof trafen zunächst Tunnelgegnerin Ingeborg Michelfeit und Alexander Reissl, SPD-Fraktionsvorsitzender im Münchner Rathaus als Verfechter des 2. Stammstreckentunnels in der Sendung *„Aus Schwaben und Altbayern“* aufeinander. Michelfeit verwies dabei auf die Verschlechterung des S-Bahn-Angebots vom 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt, sollte der Tunnel kommen. *„Taktmodelle ändern sich im Laufe der Zeit“*, war darauf Reissls vielsagende Antwort.

Michelfeit betonte auch, dass der Südring nach wie vor eine Alternative wäre. Denn ganz aktuell würden während Bauarbeiten an der Stammstrecke über Pasing wieder S-Bahn-Züge über den Südring geschickt. Reissl beharrte auf dem alten Argument, der Südring würde nicht soviel leisten, wie ein zweiter Tunnel. Dissens herrschte bei den beiden Kontrahenten auch, ob eine Verlängerung der U5 nach Pasing ähnliche Effekte wie ein zweiter Tunnel haben könnte.

Zum zweiten Schlagabtausch kam es dann gegen 18 Uhr zwischen Verkehrsminister Martin Zeil und dem Fraktionsvorsitzenden der

Grünen im Landtag, Martin Runge, diesmal für die Abendschau.

Während Minister Zeil die Analogie zu den Olympischen Spielen 1972 und dem damit verbundenen Bau der U-Bahn als gelungenes Vorbild für die 2. Stammstrecke bemühte, argumentierte Runge, dass der Nutzen des S-Bahn-Tunnels *„schäblich gering“* wäre. Dabei zitierte er eine Studie des Verkehrsministeriums, wonach sich der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs durch den Tunnel gerade einmal von 45,5 auf 45,9 Prozent erhöhen würde. Zum Zeithorizont des geplanten S-Bahn-Tunnels sagte Runge: *„Wir brauchen Verbesserungen“*.

im öffentlichen Nahverkehr nicht in 15 oder 20 Jahren, sondern jetzt.ö

Zeil hingegen versuchte Zweckoptimismus in Sachen Bewerbung für die Winterolympiade 2018 zu verbreiten. Denn nur mit Sondermitteln aus dem Olympiafonds ist die 2.Stammstrecke noch zu finanzieren. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hatte vor einigen Wochen verlauten lassen, dass aus den normalen Finanztöpfen ein Baubeginn frühestens 2025 möglich wäre.

Runge legte nochmals im Detail nach, und verwies darauf, dass auf der Stammstrecke nicht mehr Personen unterwegs seien, wie auf der Linie U3/ U6. Die Zweite Röhre würde aber keine Verschlechterung für tausende von Fahrgästenö mit sich bringen.

Unterm Strich waren keine wirklich neuen Argumente zu hören, doch allein die Tatsache, dass der Tunnelbau nun fair und überregional in den Medien diskutiert wird, kann schon als Etappenerfolg für die Tunnelgegner gewertet werden.

*Markus Wagner*

# **Die Bahn und der 2. S-Bahn Tunnel**

## **Luftnummern und Luftbuchungen**

**Anfang Juni haben Tunnelgegner die vorübergehende Inbetriebnahme des Eisenbahnsüdrings für den S-Bahn-Verkehr eingeweiht. Ebenfalls in den ersten Junitagen hat die Bahn in der Elsässer Straße ein „Bürgerbüro“ zum geplanten Tunnelbau eröffnet. Die Finanzierung des Tunnelneubaus steht unverändert auf tönernen Füßen: Trotz der im Frühjahr öffentlich inszenierten Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bahn und dem Land Bayern haben die Projektbetreiber die benötigten Bundesmittel zur Finanzierung des Tunnelprojekts noch nicht einmal beantragt.**

Die Tunnelgegner befürworten seit langem den Eisenbahnsüdring als die bessere Alternative zum geplanten Bau der 2. unterirdischen S-Bahnröhre. Über die Pfingstfeiertage hat die Bahn den S-Bahnverkehr in der bestehenden Stammstrecke wegen Bauarbeiten vollständig eingestellt. Während der Tunnelsperre verkehrte die Linie S 8 (Herrsching ó Flughafen) fahrplanmäßig zwischen dem Ostbahnhof und Pasing ohne Zwischenhalt auf dem Südring. Etliche Tunnelgegner haben es sich nehmen lassen, die erste Südringfahrt am 10.06.11 gebührend zu feiern und luden zur Teilnahme an der Jungfernfahrt einmal Ostbahnhof ó Pasing und zurück ein. §Vorher wollen wir dem Lokführer zur Feier des Tages einen Blumenstrauß überreichen und mit Sekt auf die §Eröffnung des Südrings- anstoßen, schrieb der Ortsverein der Partei DIE LINKE in seiner Einladung an §alle Tunnelgegner, egal aus welcher politischen Richtung oder absolut parteifrei.

Wenn Sie diese Zeilen lesen, ist die Betriebszeit des S-Bahn-Südrings bereits wieder Geschichte. Nach Abschluss der dreitägigen Bauarbeiten über das Pfingstwochenende fahren die S-Bahnen wieder auf der §alten Stammstrecke durch den Tunnel. Immerhin, deutlich wurde: Der Südring funktioniert als Alternative.

Seit Anfang Juni informiert die Bahn in einem Baucontainer am Marienhof sowie in einem §Bürgerbüro in der Elsässer Str. 19 über das Tunnelprojekt. Öffnungszeit für den Dialog in Haidhausen §mit Anwohnern und Interessierten, aber auch Kritikern der 2. Stammstrecke München ist jeweils Donnerstag zwischen 17.00 und 20.00 Uhr und §nach Vereinbarung.

Die Projektbetreiber Bahn und Land Bayern wissen: Ohne Co-Finanzierung aus Bundesmitteln ist der 2. S-Bahn-Tunnel nicht zu verwirklichen. Etwa 60% der Gesamtkosten soll der Bund tragen. Dazu müsste der Bund Mittel aus dem Bundesprogramm auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes freimachen. Jedoch: Die Projektbetreiber haben diesen Teil der Finanzierung bislang noch nicht einmal beantragt. Dies geht aus einer Antwort des Bundesverkehrsministeriums vom 03.06.11 an die Bundestagsabgeordnete Nicole Gohlke (DIE LINKE) vom 03.06.11 hervor.

Bis auf den heutigen Tag verwehren die Projektbetreiber den vollständigen Einblick in die Nutzen-Kostenuntersuchung des Bayerischen Verkehrsministeriums. An dieser Blockade scheiterten auch all diejenigen, die im laufenden Planfeststellungsverfahren auf die Offenlegung dieser Zahlen pochten. Lapidar entgegnete die Bahn auf die Forderung: §Kosten und Finanzierung des Projektes sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. í Die wirtschaftliche Gesamtverantwortung für das Projekt liegt allein bei der Vorhabenträgerin. Eine glatte Irreführung, denn die Bahn ist trotz der Privatisierung unverändert Kostgängerin der öffentlichen Hand, die wiederum mit Steuergeldern wirtschaftet.

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist ein zentraler Baustein in der Auseinandersetzung um Pro und Contra der Tunnelpläne. Bei einer Entscheidung mit derart weitreichenden Konsequenzen wie dem geplanten Tunnelneubau und dem damit verbundenen Betriebskonzept der S-Bahn mutet es geradezu vordemokratisch an, wenn sich die Projektbetreiber hinter einer früheren §ständigen Rechtsprechung verschanzten. Diese restriktive Rechtsprechung hat vor dem Hintergrund der heute geltenden Grundsätze der Informationsfreiheit voraussichtlich keinen dauerhaften Bestand mehr. Die Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen kündigt eine Petition an den Bayerischen Landtag an, der Bayerische Oberste Rechnungshof solle die unter Verschluss gehaltene Nutzen-Kosten-Analyse überprüfen und die Überprüfung der Öffentlichkeit bekannt machen. Während die Projektbetreiber wesentliche Informationen als §geheime Verschlussache behandeln, bekommt die interessierte

Haidhauser Öffentlichkeit ein §Bürgerbüro mit äußerst sparsamer Erreichbarkeit. Die Eröffnung dieses §Bürgerbüros bewertet die Bürgerinitiative denn auch als §Alibifunktion eines Beschwerdebriefkastens während der Bauphase.

Man darf sich keinen Illusionen hingeben. Wenn auch nicht alle Aktionen der Projektbetreiber Bahn und Land Bayern professionell und §aus einem Guss zu sein scheinen, so gibt man sich auf dieser Seite recht sicher, dass der 2. S-Bahntunnel gebaut wird. Als §Joker gilt ganz offensichtlich die Bewerbung von München und der Region um die Ausrichtung der Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2018. Im Falle des Zuschlags erhoffen sich die Projektbetreiber nicht nur politischen Rückenwind, sondern auch sprudelnde Geldquellen.

Gewiss ó die Entscheidung Anfang Juli über die Vergabe der Olympischen Winterspiele ist von Bedeutung für das Tunnelprojekt.

Selbstbewusst schreibt der Verein der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen in einer Pressemitteilung: §Nicht damit gerechnet hat man wohl, dass es der Zusammenhalt eines ganzen Stadtviertels ermöglichte, unabhängige Tunnelspezialisten aus der Schweiz zu beauftragen í . Mit diesem Gutachten begründen die Tunnelgegner fundiert ihre Ablehnung des Tunnelneubaus. Der Zusammenhalt der Haidhauser zeigte sich auch in der gut besuchten Haidhauser Demonstration gegen den beabsichtigten Tunnelneubau im Oktober vergangenen Jahres.

Die seit Jahren gegen den Tunnelneubau aktive Bürgerinitiative leistet unschätzbare Dienste bei fundierter Informationsbeschaffung. Darauf können sich die Haidhauser gewiss auch in Zukunft verlassen.

*anb*