

2. S-Bahn-Tunnel Nix ist fix

Nach dem Jubel der treibenden Politiker über den „Durchbruch“ bei der Finanzierung des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels in München mehren sich die nachdenklichen Stimmen. Wie „wetterfest“ ist das Finanzierungskonzept angesichts notorischer Fehlkalkulationen der Deutschen Bahn tatsächlich? Die jüngst bekannt gewordene Kostenexplosion des weiteren DB-Mammutprojekts „Stuttgart 21“ sollte alle warnen, die auf eine solide Planung der Bahn zählen.

Die Betreiber des Münchner Tunnelprojekts zeigen sich bislang unbeeindruckt von jeglicher Kritik. Ihnen gehört öffentlich die Zustimmung entzogen.

Klar: Der pompös vom bayerischen Ministerpräsidenten und seinem Wirtschaftsminister Ende November vergangenen Jahres inszenierte „Durchbruch“ bei der Finanzierung erfordert vor allem eines: Die Projektgegner müssen wachsam bleiben. Gute Argumente haben sie. Die Behauptungen der Projektbefürworter sind nicht stichhaltig, wie das Aktionsbündnis S-Bahn München Punkt für Punkt nachgewiesen hat (siehe HN 10/12). Viele der täglichen Nutzerinnen und Nutzer der Münchner S-Bahn, müde gemacht von den Alltagszumutungen, bauen auf die verlockenden Versprechungen von Bahn und Politikern, dass einzig mit dem 2. Stammstreckentunnel die Probleme des Münchner S-Bahn-Netzes zu lösen seien. Die Fakten sprechen dagegen: Eine Störfallanalyse des Jahres 2009 erbrachte, dass von insgesamt 237 registrierten Fällen lediglich 15 Störungen auf der bestehenden Stammstrecke zu verzeichnen waren.

Doch was zählen Erfahrungen und Argumente, wenn die Tunnelbefürworter mit aller Energie daran arbeiten, den Bau des 2. S-Bahn-Tunnels „unumkehrbar“ aufs Gleis zu setzen, wie Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) ankündigte? Sie wollen vollendete Tatsachen schaffen, indem sie den geplanten Bau des 2. Tunnels als Quasi-Tatsache darstellen und damit dem Projekt politischen Rückenwind verschaffen wollen.

Die Finanzierung steht?

Die bayerischen Regierungsvertreter behaupten, die Finanzierung inklusive eines sogenannten „Risikopuffers“ sei gesichert. Offen ist unverändert, ob die vom Bund in Spitzengesprächen zugesagten Finanzierungsbausteine rechtlich „wasserfest“ zu machen sind und wann die zuständigen Gremien darüber abschließend abstimmen. Die vollmundigen Zusagen bayerischer Spitzenpolitiker könnten übrigens unabhängig von der noch ungeklärten rechtlichen Problematik hinaus alsbald wie Luftblasen platzen.

Martin Runge, Fraktionschef der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen wartete jüngst mit einer ernüchternden Aufstellung auf: Seit dem Jahr 2000 sind die taxierten Kosten von 537 Millionen auf 2,2 bis 2,6 Milliarden Euro im Jahr 2012 gestiegen. Das dürfte nicht das Ende der Fahnenstange sein. Bei dem weiteren DB - „Leuchtturm-Projekt Stuttgart 21“ musste die Bahn Mitte Dezember eine Kostensteigerung um mindestens 1,5 Milliarden eingestehen (Quelle: „SZ“, 13.12.12). Wie das? Man habe „zu optimistisch“ gerechnet, so der Technikvorstand der DB, der gleichzeitig versprach, die Bahn werde die Zusatzkosten schultern.

In Baden-Württemberg haben sich Bund und Land von der Lastentragung von Kostensteigerungen freigestellt. Bei dem 2. Münchner S-Bahn-Tunnel würde dies anders sein. Auf Anfrage der Haidhauser Nachrichten teilte das Büro des Bundestagsabgeordneten Toni Hofreiter (Bündnis 90/Die Grünen) mit: „Aktuell spannend ist das „Kleingedruckte“ im bayerischen Doppelhaushalt 2013/2014: Bayern haftet für die Finanzierung des zweiten Tunnels. Falls mit dem Tunnelbau wirklich begonnen werden sollte, würden die Kosten schnell in Richtung 3 Mrd. Euro oder sogar darüber steigen. Für die Kostensteigerungen muss dann Bayern geradestehen.“

Baugenehmigung? Fehlanzeige!

šNoch immer fehlen Planfeststellungsbeschlüsse für den geplanten 2. S-Bahn-Tunnel, von nutzbarem Baurecht ganz zu schweigen, schrieb der Verkehrsplaner Stefan Baumgartner im Oktober 2012. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Zum Bauabschnitt Isar-Leuchtenbergring teilte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf aktuelle Nachfrage der Haidhauser Nachrichten mit: šAufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens hat die Bahn Pläne geändert; für die Unterlagen besteht noch Überarbeitungsbedarf. Wenn die vollständigen und schlüssigen Planunterlagen vorliegen, wird das EBA die Regierung von Oberbayern bitten, das Anhörungsverfahren für die Planänderungen durchzuführen.š

Fehlende Seriosität

In jedem Detail, angefangen von den seinerzeit als šalternativlosš hintereinander vorgestellten drei Trassen unter Haidhausen durch den DB-Tunnel-Chefplaner Herrn Scheller bis hin zur löchrigen Finanzierung und handwerklich mangelhafter Planung ó das Projekt verdient keinerlei Vertrauen.

Ganz abgesehen vom fehlenden Nutzen, den Matthias Hintzen vom šArbeitskreis Attraktiver Nahverkehrš auf den Punkt bringt: šZwei Milliarden Euro für drei S-Bahnen mehr. Drei zusätzliche S-Bahn-Züge pro Stunde sieht das šStartkonzeptš der Staatsregierung vor, so Hintzen (Quelle: šSZš, 30.11.12)

Mitgegangen - mitgegangen

Den behaupteten šDurchbruchš bei der Finanzierung des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels feierten Seehofer und Zeil ohne den Münchner Oberbürgermeister Christian Ude ó es herrscht Wahlkampf. Ude blieb nichts weiter übrig, als sich pflichtschuldig zu freuen, šdass die Finanzierung der 2. S-Bahn-Röhre, die in die alleinige Verantwortung des Freistaats Bayern und der Bundesrepublik Deutschland fällt, nach quälenden Jahren der erfolglosen Finanzverhandlungen nun doch zu einem guten Ende gebracht wurde í š (Quelle: Rathaus-Umschau, 28.11.12).

Trotz der ausschließlichen finanziellen Zuständigkeit von Bund und Land für den S-Bahn-Ausbau gab Ude den generösen Problemlöser, als er im Herbst vergangenen Jahres den städtischen Anteil an einem Kredit an den Münchner Flughafen (108 Millionen Euro) in die Tunnelröhre hineinzubuttern versprach. Mehrheitlich hat der Münchner Stadtrat diese Zweckentfremdung gebilligt. Haushaltsrechtlich scheint dies nicht zu beanstanden zu sein. Dennoch bleibt die politische Frage, warum der Stadtrat das Geld nicht in die eigene Tochter Münchner Verkehrsgesellschaft steckt. Nicht nur die Fahrgäste der S-Bahn, auch die der stadteigenen Verkehrsmittel U-Bahn, Tram und Bus erwarten Verbesserungen des Verkehrsangebots.

Unverständlich ist die mehrheitliche Haltung des Münchner Stadtrats, der unverdrossen den geplanten 2. S-Bahn-Tunnel befürwortet, obwohl das sich abzeichnende neue Betriebskonzept innerstädtisch den Fahrgästen überwiegend Verschlechterungen bescheren wird.

Durchhalten und Dranbleiben

Egal ob Gelder der Bahn oder der öffentlichen Hand gegen jede Vernunft verpulvert werden, es handelt sich um die Finanzen von uns allen. Die Bahn verspielt mit jedem Großprojekt aufs Neue das Vertrauen in handwerklich solide Arbeit. Und ist die CSU, die ó das ist noch nicht so lange her! - das milliardenschwere Landesbank- und Hypo-Group-Alpe-Adria-Debakel zu verantworten hat, tatsächlich der Garant solider Projekte, als der sie sich gerne geriert?

Die Bürgerinitiative Tunnelaktion Haidhausen leistet inhaltlich fundierte Arbeit. Sie bereitet sich auf die juristische Auseinandersetzung vor, sobald der Planfeststellungsbeschluss für das Haidhausen betreffende geplante Tunnelstück denn tatsächlich vorliegt. Die Haidhauserinnen und Haidhauser sind gut beraten, die Initiative mit einer Mitgliedschaft zu unterstützen (www.tunnelaktion.de).

Über die notwendige Arbeit im Detail hinaus gilt es, den politischen Entscheidungsträgern die Zustimmung zum Projekt 2. Münchner S-Bahn-Tunnel zu entziehen. Der Landtagswahlkampf hat begonnen. Mischen wir uns ein!
anb