

# Desolates S-Bahn-System

## Spätestens jetzt ist die Stadt am Zug

Die Landeshauptstadt München hat im Planungsprozess des 2. S-Bahn-Tunnels jahrelang in der Rolle des scheinbar unbeteiligten Beobachters verharrt mit dem stoischen Hinweis, Auftraggeber seien die Deutsche Bahn und das Land Bayern. Verwunderlich, denn die Münchner Fahrgäste und die von den Bauarbeiten in Mitleidenschaft geratenden Menschen vor allem in Haidhausen sind schließlich auch Bürger dieser Stadt.

**Hoffentlich erwacht die Stadt endlich aus ihrer Lethargie und übernimmt wieder aktiv Verantwortung für ein gut funktionierendes Nahverkehrssystem, das S-Bahnnetz eingeschlossen. Das heißt: Abschied nehmen vom unsinnigen Tunnelprojekt.**

Es ist ja nicht unser Geld, war jahrelang ein eingübter Abwehrreflex von Verantwortlichen in Politik und Verwaltung der Landeshauptstadt München, wenn Kritiker des geplanten Tunnelprojekts mehr Engagement für eine taugliche Verbesserung des S-Bahnsystems verlangt haben. In der Tat: Bezahlen müssten den 2. S-Bahn-Tunnel die Deutsche Bahn (DB) (100-prozentiges Staatsunternehmen) und das Land Bayern alleine. Dafür verwenden sie vor allem Steuergelder. Mittlerweile ist der Verweis auf die Anderen als Zahlungspflichtige überholt. Im Übrigen: Wen interessiert, aus welchem Steuertopf ein umstrittenes Verkehrsprojekt finanziert wird? Spätestens mit der Zusage des Münchner Stadtrats, etwa 108 Millionen städtischer Gelder in das Tunnelprojekt zu buttern, lässt sich das frühere Argument städtischer Nicht-Zuständigkeit nicht mehr halten.

Bedauerlich genug, dass es offenbar nur über das Thema Geld gelingt, Verantwortliche an ihre Verantwortung zu erinnern. Schließlich sind mit der Auseinandersetzung um ein schlüssiges Münchner S-Bahn-System fundamentale Interessen Münchner Bürger in ihrer Eigenschaft als S-Bahn-Fahrgäste verbunden.

Es brauchte wohl erst den Brandbrief des Chefs der Münchner Verkehrsgesellschaft und seines

Alarmrufs, dass die DB-Planung am Umsteigeknotenpunkt Hauptbahnhof eine viel zu geringe Kapazität vorsieht, dass neben den süblchen unermüdlichen Kritikern im Stadtrat, Freie Wähler, Stadtrat Georg Kronawitter (CSU) und LINKE, nun endlich auch Stimmen der Mehrheitsfraktionen sich zu Wort melden. Anfang Januar stellte Paul Bickelbacher (Bündnis 90/Die Grünen) eine Anfrage, mit der er die Kritikpunkte der Münchner Verkehrsgesellschaft aufgreift. Zugleich beabsichtigt Herr Bickelbacher, die Stadt aus der passiven Rolle des Beobachters zu holen und sie wieder zum Akteur auf der lokalen verkehrspolitischen Bühne zu machen.

Hoffnung auf mehr städtische Beschäftigung mit dem umstrittenen Tunnelprojekt macht des Weiteren ein Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung an einen Haidhauser Bürger, der seit der Bürgerversammlung im März 2012 (!) auf eine Antwort wartet. Im Schreiben heißt es: „Aufgrund der aktuellen Entwicklungen, insbesondere der Aktivitäten zur Sicherstellung der Finanzierung, ist nunmehr eine Beschlussvorlage zum Gesamtprojekt 2. Stammstrecke im ersten Halbjahr 2013 vorgesehen.“ Eigentlich sollten Verwaltung und Stadtrat zu der Einsicht kommen, dass auf die Beteuerungen einer ge-

sicherten Finanzierung nicht zu bauen ist (siehe HN 01/13).

Ullrich Martini, Fraktionssprecher von Bündnis 90/Die Grünen im Au/Haidhauser Bezirksausschuss, ist bei der Lektüre einschlägiger Dokumente auf eine weitere Verschlechterung gestoßen, die insbesondere auch unsere Viertelbewohner treffen würde: In einem Liniennetzplan, der den Bau des 2. S-Bahntunnels zu Grunde legt, endet für Fahrgäste auf der kalten Stammstrecke Richtung Flughafen dann die Fahrt in Hallbergmoos mit dortigem Umsteigen, um die letzten Kilometer bis zum Flughafen zu schaffen. Zwar ist dieser Liniennetzplan derzeit nur als Vorschlag zu werten, er reiht sich allerdings nahtlos ein in die Reihe bereits lange feststehender Verschlechterungen für sehr viele S-Bahn-Nutzer, wenn der 2. S-Bahntunnel tatsächlich kommt.

Ein Letztes noch: Meldungen der BILD-Zeitung sind ganz allgemein mit großer Vorsicht zu bewerten. Der Pressespiegel der Haidhauser Bürgerinitiative bietet eine Meldung dieser Zeitung vom 22.01.13, in der die Kosten des Tunnels auf 7,9 Milliarden Euro taxiert werden. Das Blatt hat Kostensteigerungen mehrerer Projekte von DB, Bund und Land untersucht und kommt zu einer durchschnittlichen Steigerungsrate von 289,5 %, bezogen auf die aktuelle Basisschätzung. Man

mag dieser Hochrechnung folgen oder nicht, das Blatt ist in Gesellschaft seriöser Quellen, die ebenfalls von einer immensen Kostensteigerung ausgehen, wenn auch vielleicht nicht in dieser Höhe.

Im Frühjahr 2014 wählen die Münchnerinnen und Münchner einen neuen Stadtrat. Auch hier gilt, wie im Fall der bereits in diesem Herbst anstehenden Landtagswahl: Die Bürgerinnen und Bürger haben es in der Hand, Einfluss auf die Planungen zu nehmen. Wer den Kandidatinnen und Kandidaten klar macht, dass von ihnen eine seriöse Planung mit dem Ziel eines gut funktionierenden Nahverkehrssystems erwartet wird, wer damit die Zustimmung zur Planung des 2. S-Bahntunnels entzieht, der sorgt dafür, dass in diese Planung wieder Vernunft einkehrt.

Besser spät als nie.

*anb*

