

Tunnel unterm Bett

Am 31. Mai 2005 war es endlich so weit: Auf einer Einwohnerversammlung stellte die Bahn die Planungen für den Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels vor. Der Tunnelbau wird unser Stadtviertel, besonders die Kirchenstraße, über Jahre in eine Großbaustelle verwandeln. Zunehmen wird während der Bauzeit der Lastwagenverkehr in einigen Haidhauser Straßen. Viele Haidhauserinnen und Haidhauser machten Verärgerung und Besorgnis über die Auswirkung der Baustelle deutlich, vor allem auch darüber, im Planungsprozeß überfahren zu werden. Doch auch Widerstand kündigte sich an, getragen vorwiegend von Anwohnern der Kirchenstraße.

Seit langem drängte der Au/Haidhauser Bezirksausschuss auf eine Information der Öffentlichkeit aus erster Hand: Wie ist der Stand der Planungen eines weiteren S-Bahn-Tunnels? Bis auf den letzten Platz war der Festsaal des „Hofbräukellers“ in der Inneren-Wiener-Straße besetzt. Albert Scheller, bei der Deutschen Bahn ProjektBau GmbH als Gesamtprojektleiter für die Planung verantwortlich, präsentierte dem Publikum die Zukunft der Münchner S-Bahn.

Südlich des Maximilaneums soll der neue S-Bahn-Tunnel Haidhauser Flur erreichen. Unter dem Max-Weber-Platz verzweigt sich der Tunnel in zwei Röhren. Eine folgt unterirdisch der Einsteinstraße, um

hinter der Flurstraße in einer Rechtskehre unter dem Haidenauplatz in die Gleisstrasse der Bahn zu münden. Etwa in Höhe der Spichernstraße kommen die Tunnelgleise ans Tageslicht, wenig später erreichen die S-Bahnzüge den Ostbahnhof. Das Ziel der zweiten Tunnelröhre ist der S-Bahnhof Leuchtenbergring. Dazu sind zwei getrennte Röhren (Ost-, Westrichtung) geplant. Beide Röhren, deren eine direkt unter die Kirchenstraße zielt, vereinen sich östlich der Seeriederstraße.

Dass die Münchner S-Bahn dringend Verbesserungen braucht, weiß Jede/r, der sie benutzt. Immer führen technische Störungen zu erheblichen Verspätungen. Seit der Inbetriebnahme 1972 ist die Fahrgast-

zahl, gemessen an den seinerzeit prognostizierten Werten, um ein Vielfaches gestiegen. Die technischen Nachrüstungen der sogenannten Stammstrecke zwischen Ostbahnhof und Pasing haben die Kapazität und die Auslastung des Tunnels gesteigert. Doch dies reicht nicht, um die Kapazität der S-Bahn zu steigern und die Störanfälligkeit zu vermindern. So gibt es seit langem Überlegungen, das bestehende Nadelöhr zu entschärfen. Der geplante zweite S-Bahn-Tunnel ist als rettender „Bypass“ zur bestehenden Strecke vorgesehen, soll, um im Bild der Medizin zu bleiben, das bestehende System vor dem Infarkt bewahren.

Kasten

Einige Planungsdetails:

- Tunneltrasse auf Haidhauser Flur vom Landtag/Isaranlagen bis zum Haidenauplatz
- Baustelleneinrichtungen mit Ab- und Antransport in der Grünanlage Skellstraße und Haidenauplatz
- Tunnelhaltestellen in Haidhausen: keine
- Notausstieg am nördlichen Johannisplatz
- Kanalverlegung in der Kirchenstraße, daran anschließend Tunnelbau in „Deckelbauweise“; zwischen Haidenauplatz und Kreuzung Elsässer-/Flurstraße („meist belasteter Bereich“, seitlich der Kirchenstraße fallen in diesem Straßenabschnitt 39 Bäume
- Prognostizierter LKW-Zusatzverkehr je Tag nach Straßen
- Skellanlage am Landtag: 12 Bäume werden gefällt
- Johannisplatz: 8 Bäume werden gefällt
- Prinzregentenstr.: + 163 Fahrten
- Einsteinstr. + 160 Fahrten
- Grillparzerstr.: + 467 Fahrten
- Flurstraße: + 80 Fahrten

Alle Zahlenangaben laut Bekanntgabe auf der Einwohnerversammlung.

Kastenende

Hauptleidtragende beim Tunnelbau werden die Anwohnerinnen und Anwohner der Kirchenstraße sein. Etwa vier Jahre lang müssen sie dort mit einer Großbaustelle leben. Nicht allein wegen des geplanten Tunnelneubaus, es muß – sozusagen als vorbereitender Schritt – ein unter der Kirchenstraße verlaufender großer Regenwassersammelkanal von der Straßenmitte an den südlichen Rand der Kirchenstraße verlegt werden. Dies geht nur in offener Bauweise, die Kirchenstraße muß aufgerissen werden. Wo irgend möglich, werden ansonsten die Tunnelbauer in bergmännischer Weise arbeiten. Erschließungsgrabungen in der Grünanlage an der Sckellstraße und am Haidenauplatz dienen dem Abtransport des Aushubs und der Anlieferung des Baumaterials, die eigentlichen Tunnelarbeiten finden unsichtbar unter Tage statt. Nicht so in der Kirchenstraße. Hier wird in Höhe des Johannisplatzes, dort wo der Bolzplatz ist, für den neuen S-Bahn-Tunnel ein Notausgang errichtet. Möglichst schnell, so die Versicherung von Herrn Scheller, werde man nach Abschluß der Kanalverlegung einen Deckel über die Kirchenstraße ziehen. Alsdann können die eigentlichen Tunnelbauarbeiten unter diesem Deckel erledigt werden. Als Belästigung verbleiben die täglichen Lastwagenfahrten von und zur Baustelle durchs Viertel. Und die haben es in sich: Allein durch die Grillparzerstraße werden dann je Werktag bis zu 467 Lastwagen fahren. Einsteinstraße, Prinzregenten- und Flurstraße sollen ebenfalls zusätzlichen Baustellenverkehr aufnehmen. Alles nicht so schlimm, versuchte Herr Scheller dem Publikum weiszumachen und rechnete die steigende Verkehrsbelastung mit einem Kunstgriff in die Kiste statistischer Rechnung auf gerade einmal etwas mehr als 1% Steigerung gegenüber heute herunter. Mit anderen Worten: Wo schon viel Verkehr ist, kann ruhig noch mehr hineingedrückt werden, rein statistisch ein Klacks. Doch die Haidhauserinnen und Haidhauser fielen auf diesen Trick nicht herein und verwiesen diese Ausführungen ins Reich der Fabel und der Unseriösität. Ebenso wenig wollte man Herrn Scheller

glauben, dass die Arbeitsruhe – also die Atempause der betroffenen Nachbarn der Baustelle – abends um 20:00 Uhr beginnt. Herrn Scheller rutschte auch einmal 23:00 Uhr heraus. Was ganz allgemein arbeitsschutzrechtliche Regelungen in Zeiten von Termindruck und Lohndrückerei bedeuten, ist bekannt. Vorschriften des Bundesimmissionschutzgesetzes, die vor Lärm und Erschütterungen schützen, werden ohne Abstrich beachtet, so Herr Scheller. Schön zu hören.

Dort, wo heute im Schatten alter Laubbäume Kinder spielen, wird mit Beginn des Tunnelbaus eine große Baustelleneinrichtung Platz nehmen. Neben den Baucontainern graben sich dann Baumaschinen an der Südseite des Bayerischen Landtags in ein Loch von 20 Metern Durchmesser. Die Baucontainer werden die Grünfläche unbenutzbar machen, „*der ein oder andere Baum fällt den Bauarbeiten zum Opfer*“, so Herr Scheller. 12 Bäume werden dort gefällt werden müssen, präzisiert eine Mitarbeiterin aus Herrn Schellers Planungsstab. Umweltschutz schreibe man groß bei den Bauarbeiten, die Eingriffe ins Grün sollen so gering wie möglich ausfallen. Und doch: 12 Bäume in der Anlage an der Sckell-/Grütznerstraße, 8 Bäume am südlichen Johannisplatz (dort wird der Notausgang gebaut) und 39 Bäume in der Kirchenstraße (dort, wo wegen der Kanalverlegung in offener Bauweise gearbeitet werden muß) müssen nach dem heutigen Planungsstand fallen. Alle derzeit stehenden Bäume werden kartiert und im Verlustfall nach Abschluß der Bauarbeiten durch Neupflanzungen ersetzt. Der echte Ersatz eines ausgewachsenen Baumes dauert Jahrzehnte, eben so lang, bis das neu gepflanzte Baumkrischperl zu einem stattlichen Baum herangewachsen ist. Das Versprechen der Planer, Haidhausen nach Abschluss der Tunnelarbeiten so zu verlassen, wie es derzeit ist, klingt angesichts der zu erwartenden Eingriffe und ihrer Folgen wie ein schaler Witz.

Immer wieder ist alternativ zum zweiten S-Bahn-Tunnel der Ausbau des bereits vorhandenen Eisenbahnsüdring in die Debatte und die Untersuchungen einbezogen worden. Zuletzt hat der Münchner

Stadtrat im Sommer 2001 eine Untersuchung zur Kenntnis erhalten. Danach ist der Südring grundsätzlich eine denkbare Variante. Seine Realisierung wirft allerdings vielfältige Probleme auf. Erhebliche Eingriffe in Eigentumsrechte, ökologische Konfliktpunkte bei der Querung des Isartals mit weiteren Gleisen und nicht zuletzt betriebstechnische Erwägungen („Kopfmachen“ am Ostbahnhof, gemeint sind notwendige Fahrtrichtungsänderungen bestimmter S-Bahnlinien) belasten diese Planungsvariante aus der Sicht der beauftragten Planungsbüros. Auf Grund dieser Untersuchung entschied der Stadtrat seinerzeit, den Freistaat Bayern „*als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr*“ in der Verfolgung eines zweiten S-Bahn-Tunnels zu unterstützen. Damit stellte die Landeshauptstadt München in einem wesentlichen Punkt die Weichen auf Tunnelneubau, wenn auch die Planungsvariante Südring nicht vollends verworfen wurde. Im Sommer 2003 teilte der Bayerische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU) in einer Presseerklärung mit: „*Bypass-Lösung für Münchner S-Bahn-Stammstrecke über Südring nicht sinnvoll*“. Im März 2004 lag dem Münchner Stadtrat ein Sachstandsbericht zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke vor (Siehe HN 6/2004). Ein weiteres Jahr verging, bis nun auf beharrliches Drängen des Au/ Haidhauser Bezirksausschusses die Öffentlichkeit erstmals offiziell über die Planungen informiert wurde.

Baubeginn soll im Frühjahr 2007 sein. Die Deutsche Bahn hat ihre Planung abgeschlossen: „*Die Planfeststellungsunterlagen sind fertig*“, erklärte Herr Scheller. Wir stehen also bereits am Beginn des förmlichen Genehmigungsverfahrens. Hier haben Bürgerinnen und Bürger das Recht, Einwände gegenüber der Genehmigungsbehörde, der Regierung von Oberbayern, geltend zu machen. Dabei geht es nur noch um das „wie“, und nicht mehr um das „ob“. Aus dieser Entscheidung haben die Projektverantwortlichen die Öffentlichkeit herausgehalten. Sporadisch informierte die Presse, aber wer konnte sich anhand damals angestellter Überlegungen konkret die Eingriffe

oberhalb des geplanten Tunnels vorstellen? Lange hat die Bahn sowohl den Bezirksausschuss als auch die betroffenen Anwohner darüber im Unklaren gelassen. Vielleicht veranlasste diese Arroganz der Planung den ehemaligen grün-alternativen Stadtrat Thomas Ködelpeter dazu, die Einwohnerversammlung als eine „*Schauveranstaltung*“ anzugreifen. Spannend wäre es schon, kompetente alternative Planungen denen der Bahn und der Staatsregierung entgegen stellen zu können. Doch angesichts der weit vorangeschrittenen Planung und der politischen Entscheidung der Landesregierung für den zweiten S-Bahn-Tunnel, stellt sich in der Tat die Frage: Wie realistisch ist die Hoffnung darauf, den Tunnelbau noch abzuwenden und stattdessen den Südring ausbauen zu lassen? So stellte denn auch niemand der Anwesenden mit einem Antrag den Tunnelausbau grundsätzlich in Frage.

Während der Einwohnerversammlung äußerten viele Haidhauserinnen und Haidhauser vielmehr „kleinere“ Sorgen: Wie werden mögliche Schäden an den Häusern festgestellt und später reguliert? Gibt es Ersatz für die Spiel- und Bolzplätze, die während der Bauarbeiten verschwinden müssen? Wer kommt für Geschäftseinbußen von Firmen, Praxen und Betrieben auf? Lassen sich die S-Bahn-Tunnelarbeiten zeitlich von den im Gang befindlichen Bau des Tunnels Mittlerer Ring (Richard-Strauß-Straße) entkoppeln? Was wird zum Schutz der Belange etwa der Schulkinder der Kirchenschule überlegt? Fragen über Fragen, die in nächster Zeit den Bezirksausschuss beschäftigen werden. ♦

Haidhauser Nachrichten,
Juni 2005