

## Lieber eine gescheide S-Bahn bauen

# Brandgefährliche Tunnelpläne

**Bei der jüngsten Anhörung zum Bau des Tunnels für die 2.S-Bahn-Stammstrecke wird abermals klar: die DB AG bleibt in ihren Planungen sogar hinter den EU-Richtlinien zu Brandschutzverordnung zurück. Als Erfolg kann die Haidhauser Bürgerinitiative gegen den S-Bahn-Tunnel verbuchen, dass die Röhre jetzt auch im Kommunalwahlkampf diskutiert wird.**

**Mit neuer Namensgebung wollen die Haidhauser Aktivisten nun auch nach außen ihren Wandel von einer Anti-Bewegung hin zu konstruktiven Unterstützern eines leistungsfähigeren S-Bahn-Systems in München signalisieren.**

Manche Münchner sehen vor lauter Tunnelprojekten schon nicht mehr das vielzitierte Licht am anderen Ende – zumindest wächst bei der Diskussion um diverse Verkehrsprojekte in der Landeshauptstadt die Verwirrung der Gemüter.

Um nicht immer wieder Opfer von Verwechslungen zu werden, hat sich der Verein der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen in: Verein der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau. Nun wissen eigentlich die meisten Haidhauser, dass sich die Aktivisten um Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann seit nunmehr 9 Jahren gegen den Bau des 2.S-Bahn-Stammstreckentunnels engagiert haben, der auch quer durch Haidhausen zum Ostbahnhof verlaufen soll – doch das hat sich immer noch nicht wirklich rumgesprochen. Erst gestern wurde ich wieder gefragt: was haben Sie eigentlich gegen den Tunnel am Luise-Kiesselbach-Platz, sagt Vereins-Vorsitzende Ingeborg Michelfeit halb genervt und halb amüsiert. Auch Vorhaltungen a la Ihr seids ja gegen alle Tunnels, sind den Haidhauser Aktivisten nicht unbekannt.

Was tatsächlich immer wieder zu Mißverständnissen führte, war der Begriff Tunnelaktion, aus dem zunächst nicht klar wird, ob für oder gegen den Tunnel agiert wird.

Doch letzten Endes hatte die Einordnung als Neinsager schon lange nicht mehr gepasst, da sich die Bürgerinitiative neben der Ablehnung des 2.S-Bahn-Tunnels schon seit Jahren mit Alternativen für einen sinnvollen und bezahlbaren S-Bahn

Ausbau beschäftigt hat. Deshalb befinden sich die Haidhauser auch schon seit längerem in dem Aktionsbündnis S-Bahn-München, in dem der Bund Naturschutz, der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN), das Münchner Forum, der Fahrgastverband Pro Bahn, Green City und der Arbeitskreis Baumgartner/Kantke/Schwarz vertreten sind. Im Gegensatz zu den Anfangstagen des Jahres 2005 ist auch die politische Vernetzung eine ganz andere: Angefangen von den Freien Wählern, für die Michelfeit auf Platz 13 für den Münchner Stadtrat kandidiert, über Grüne, die Linke, CSU und ÖDP ist die Bürgerinitiative mit fast allen größeren Parteien bis in die Bundesebene hinauf im Gespräch. Einzige Ausnahme ist hierbei die SPD, deren Oberbürgermeister Christian Ude die Tunnelgegner schon mal als Hobbyeisenbahner und Nörgler verunglimpft hatte. Auch momentan sind die Genossen von Kommunal- bis Bundesebene wohl die größten Tunnelfans. Die SPD steht zur zweiten Stammstrecke, ließ SPD-Bundestagsabgeordneter und Mitglied im Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur Martin Burkert Mitte Februar im Bayerischen Landtag verlauten. Auch Dieter Reiter, OB-Kandidat der Münchner SPD, bekennt sich klar zur Röhre.

Da hört sich selbst der bayerische Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) verhaltener an, wenn er ebenfalls den zweiten S-Bahn-Tunnel für München fordert, aber

diesen nicht um jeden Preis haben will. Doch selbst wenn der Preis stimmen sollte, bzw. irgendwann einmal ein solides Finanzierungskonzept stehen sollte, könnten die Tunnelbauer noch nicht loslegen. Denn von den drei Planfeststellungsabschnitten ist gerade einmal der PFA 2 (vom Hauptbahnhof bis zur Isar) kürzlich genehmigt worden. PFA1 (Laim bis Hauptbahnhof) und PFA3 neu (von der Isar bis vom Ostbahnhof) lassen noch auf sich warten. Die Anhörung zum Haidhauser Abschnitt PFA 3 neu am 31. Januar warf dabei wieder ein bezeichnendes Licht auf den Umgang der Regierung von Oberbayern mit Bürgereinwendungen. Die Bürger dürfen reden und werden angehört, zu sagen aber haben sie nichts. Es ist zum Verzweifeln, kommentiert Michelfeit die Veranstaltung und zieht einen Vergleich zu den am 18. Februar vor dem Bayrischen Verwaltungsgeschichtshof ebenfalls in Bausch und Bogen abgeschmetterten Einwendungen der Flughafenanrainer zur dritten Startbahn im Erdinger Moos.

Auch diesmal hatten die Anwälte der Haidhauser Bürgerinitiative das dürftige Brandschutzkonzept der DB moniert, das offenbar keine EU-Standards erfüllt. Zum Teil werden sogar Mindeststandards des Eisenbahnbundesamts durch Planungstricks unterlaufen. So sind weiterhin keine Rettungsaufzüge vorgesehen, die eigentlich ab 30 Meter Tiefe Vorschrift sind. Bekannterweise liegt der geplante Tunnel auf dem längsten Teil der

Strecke mehr als 40 Meter unter der Erde. Am eklatantesten wäre die Rettungssituation am Marienhof: dort sind im Notfall gar 58 Meter ohne Rettungsaufzug zu überwinden - 2 Meter mehr als der Alte Peter hoch ist -wie in einem Kommentar der Vieregg und Rössler GmbH für die Bürgerinitiative nachzulesen ist.

Als positives Gegenbeispiel führt das Planungsbüro das Konzept für einen gerade in Bau befindlichen S-Bahn-Tunnel in Stockholm an. Dort verläuft parallel neben dem Haupttunnel ein Rettungstunnel. Ein derartiger Rettungstunnel, sogar für kleine Fahrzeuge befahrbar, könnte auch die sehr aufwendigen Rettungsschächte in der Münchner Planung überflüssig machen. Überdies geht die Deutsche Bahn AG davon aus, dass Brände nur innerhalb von Zügen ausbrechen können. Statistisch gesehen brennt es aber in sechs von sieben Fällen außerhalb der Waggons. Dann würde laut Vieregg/Rößler die geplante Rauchabsaugung das Feuer beschleunigen und eine rechtzeitige Evakuierung erschweren. Doch all diese Einwürfe ließen auch diesmal die Verantwortlichen der Bahn wieder kalt. Dass so eine Anhörung schnell in die Nähe einer pseudode-

mokratischen Mitbestimmungsfarce rücken kann, scheint bislang Niemanden zu stören.

Dass die Arbeit der Haidhauser Bürgerinitiative zum S-Bahn-Ausbau aber auch Früchte trägt, zeigt der Münchner Kommunalwahlkampf: so hat die ÖDP den Stammstreckentunnel zu einem Hauptthema ihres Wahlkampfes gemacht, und Sabine Nallinger, Bürgermeisterkandidatin der Münchner Grünen, will lieber in Trambahnen als in „unsinnige Tunnelprojekte“ investieren.

Welche anderen Tunnels (durch den Englischen Garten, an der Tegernseer Landstraße) sie da außer dem Stammstreckentunnel meint, ist aber zumindest auf den Plakaten nicht zu ersehen und wird auch die steigende Tunnelwirrnis beim Wähler nicht mindern. Es bleibt letztlich nicht ganz auszuschließen, dass sich Initiativen-Vorsitzende Ingeborg Michelfeit schon bald wieder zur Röhre am Luise-Kiesselbach-Platz äußern werden muss.

*Markus Wagner*

Die neue Seite der Bürgerinitiative heißt  
[www.s-bahn-ausbau.de](http://www.s-bahn-ausbau.de).