

Zweite Stammstrecke

Baggern ohne Konzept



Heiß und sauerstoffarm war's im überfüllten Versammlungsort. Eingeladen hatte der Bezirksausschuss zu einer Sondersitzung, um selbst Informationen über die neu geplante Tunneltrasse des 2. S-Bahntunnels einzuholen und diese zugleich der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

„Alles für die Mülltonne, wir fangen neu an“. Mit dieser Bemerkung erklärte Adelheid Dietz-Will (SPD), Vorsitzende des Bezirksausschusses Au/Haidhausen, die Anträge des Gremiums zur ursprünglich geplanten Tunneltrasse unter der Kirchenstraße für erledigt. Albert Scheller ist gekommen, um die neue Planung vorzustellen. Die von ihm vertretene DB Projektbau GmbH ist Auftragnehmerin des Landes Bayern und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft.

Der Auftrag lautet: Projektierung und Bau eines 2. S-Bahntunnels vom Münchner Westen bis zum Ostbahnhof beziehungsweise Leuchtenbergring. Erster Halt ab Marienhof in östlicher Richtung werden unverändert Leuchtenbergring beziehungsweise Ostbahnhof

sein. Bis zur Isar bleibt alles beim ursprünglichen Streckenverlauf. Änderungen gibt es östlich der Isar in unserem Quartier. Neu gegenüber dem ursprünglichen Konzept ist die Teilung und zeitliche Streckung der östlichen Tunnelstrecke in zwei Bauabschnitte. Baustufe I führt ab der Isar unter dem Wiener Platz hindurch weiter unter der Wörthstraße in einer Kehre zum Leuchtenbergring und soll bis spätestens 2017 fertiggestellt sein. In Baustufe II soll eine weitere Tunnelröhre ab dem Abzweig unter dem Wiener Platz in einer leichten Kehre bis unter die Preysingstraße gebaut werden, die dann südwärts unter dem Orleansplatz die Bahnstrecke nach Rosenheim unterfährt

Fortsetzung auf Seite 4

Baggern ohne Konzept

und sich vor der Haltestelle St.-Martin-Straße in die bestehende Strecke nach Giesing einfädelt. Bauzeit dieses Tunnels: Ab 2017 bis 2022.

Warum die Umplanung? Bis vor nicht allzu langer Zeit pochte eben derselbe Herr Scheller „Alternativlosigkeit einer Tunnelröhre unter der Kirchenstraße. Auch die neue Planung stellt er als jetzt ebenso absolut und unumstößlich dar. Herr

Scheller vertritt offenbar jede Auftragsplanung seiner Auftraggeber als „alternativlos“. Das mag seine Auftraggeber freuen, aber Seriosität und Glaubwürdigkeit bleiben damit buchstäblich auf der Strecke. Der Frage nach alternativen Planungen lässt Herr Scheller mit Verweis auf die Auftraggeber unbeantwortet.

Die Kosten der jetzigen Variante (geschätzt: 1,6 Milliarden €) sind günstiger als die der ersten Pla-

nung. Zwar sind die jetzt projektierten Tunnel ab der Isar länger als die ursprünglich geplanten, aber ihr Bau ist nach den Worten von Herrn Scheller wirtschaftlicher, weil er technisch weniger anspruchsvoll ist und weniger Eingriffe in die Umgebung auslöst.

Inwiefern ziehen die Bauarbeiten das Stadtviertel in Mitleidenschaft? Beeinträchtigungen wird es am Haidenauplatz gehen, von dort aus sollen sich die Tunnelfräsen im Untergrund von Ost nach West bis zur Isar vorarbeiten. „Konzentriert belastet“ (O-Ton Albert Scheller) wird der Bereich Orleansplatz/Weißenburger Straße. Hier soll in offener Bauweise der unterirdische Bahnhof „Ostbahnhof“ tief gebaut werden. Von der Kreuzung Wörthstraße zieht sich die Baustelle vorbei an der Einmündung Weißenburger Straße bis zur Orleansstraße wie eine Spange durch den Orleansplatz. • Während der Bauzeit müssen benachbarte Gewerbetreibende und Anwohner der offenen Baustelle mit erheblichen Belästigungen und Behinderungen rechnen. Für viele Bäume auf dem Orleansplatz bedeutet die Baustelle das Aus. Ansonsten werden die S-Bahn-Tunnel in großer Tiefe unterirdisch vorgetrieben.

Insgesamt 6 Rettungsausgänge sollen aus dem Tunnel ins Freie führen. 3 davon sind bislang in Grünanlagen (Maximiliansanlage/Bezirkssportanlage, Johannisplatz und Bordeauxplatz) vorgesehen. Die weiteren 3 Rettungsausgänge sind in der Orleansstraße, Berg-am-Laim-Str. und in der Balanstr. vorgesehen.

Die an den Vortrag anschließenden Fragen förderten einige Absurditäten der Planung ans Tageslicht. Strikt weigerte sich Herr Scheller, Auskunft zum geplanten Betriebs-



stellen. „Das Betriebskonzept entwickelt sich weiter.“ Ach so.

Ebenso ließen ihn Einwände ungerührt, dass die Planung den Ostbahnhof und damit Haidhausen künftig teilweise vom S-Bahnverkehr abhängt, steuert doch ein Teil der Züge nach der neuen Planung direkt den Leuchtenbergring an. Nicht eingehen wollte Herr Scheller auf den Einwand, dass eine Verdichtung des Zugtaktes bereits mit dem „alten“ S-Bahntunnel möglich sei, wenn in Steinhausen ein neues Stellwerk gebaut, vor allem, wenn außerhalb der Stadtgrenzen die S-Bahnen endlich mindestens zweigleisig fahren können, noch besser: auf eigenem Gleis. Bedeutet die Schwerhörigkeit gegenüber den Einwendungen, dass erst einmal gebaut wird und man dann das Betriebskonzept den neuen Gegebenheiten anzupassen gedenkt? Warum nicht umgekehrt? Warum entwickeln nicht Land und Stadt gemeinsam mit der Bahn erst einmal ein Betriebskonzept, und sichten danach dann die notwendige Verkehrsinfrastruktur?

nicht gleichzeitig mit den technischen Planern diejenigen Rede und Antwort stehen, die für das Betriebskonzept des S-Bahnverkehrs verantwortlich zeichnen, werden Fragen zwischen den Verantwortlichkeiten hin- und her geschoben. Der Bezirksausschuss muss sich verständlicherweise auf die Auswirkungen des Bauprojekts für unser Quartier beschränken. Man fragt sich allerdings, weshalb der Stadtrat der Landeshauptstadt München sich nicht aller Aspekte - Betriebskonzept und technische Planung - umfassend annimmt? Ist es die schlichte Freude darüber, dass die zu verbratenden Steuergelder nicht die Stadtkasse belasten? Steuergelder bleiben dies allemal, es ist dem Steuerzahler gleichgültig, aus welchem Topf sie verschwendet werden. Die Stadt München, so meint man, müsste doch am Betriebskonzept ein sehr lebendiges Interesse haben. Schließlich ist ein unzureichend funktionierender öffentlicher Nahverkehr ungeeignet, mehr Verkehr weg von der Straße auf die Schiene zu ziehen.

nung. Zwar sind die jetzt projektierten Tunnel ab der Isar länger als die ursprünglich geplanten, aber ihr Bau ist nach den Worten von Herrn Scheller wirtschaftlicher, weil er technisch weniger anspruchsvoll ist und weniger Eingriffe in die Umgebung auslöst.

Inwiefern ziehen die Bauarbeiten das Stadtviertel in Mitleidenschaft? Beeinträchtigungen wird es am Haidenauplatz gehen, von dort aus sollen sich die Tunnelfräsen im Untergrund von Ost nach West bis zur Isar vorarbeiten. „Konzentriert belastet“ (O-Ton Albert Scheller) wird der Bereich Orleansplatz/Weißburger Straße. Hier soll in offener Bauweise der unterirdische Bahnhof „Ostbahnhof tief gebaut werden. Von der Kreuzung Wörthstraße zieht sich die Baustelle vorbei an der Einmündung Weißburger Straße bis zur Orleansstraße wie eine Spange durch den Orleansplatz. • Während der Bauzeit müssen benachbarte Gewerbetreibende und Anwohner der offenen Baustelle mit erheblichen Belästigungen und Behinderungen rechnen. Für viele Bäume auf dem Orleansplatz bedeutet die Baustelle das Aus. Ansonsten werden die S-Bahn-Tunnel in großer Tiefe unterirdisch vorgetrieben.

Insgesamt 6 Rettungsausgänge sollen aus dem Tunnel ins Freie führen. 3 davon sind bislang in Grünanlagen (Maximiliansanlage/-Bezirkssportanlage, Johannisplatz und Bordeauxplatz) vorgesehen. Die weiteren 3 Rettungsausgänge sind in der Orleansstraße, Berg-am-Laim-Str. und in der Balanstr. vorgesehen,

Die an den Vortrag anschließen-



stellen. „Das Betriebskonzept entwickelt sich weiter.“ Ach so.

Ebenso ließen ihn Einwände ungerührt, dass die Planung den Ostbahnhof und damit Haidhausen künftig teilweise vom S-Bahnverkehr abhängt, steuert doch ein Teil der Züge nach der neuen Planung direkt den Leuchtenbergring an. Nicht eingehen wollte Herr Scheller auf den Einwand, dass eine Verdichtung des Zugtaktes bereits mit dem „alten“ S-Bahntunnel möglich sei, wenn in Steinhausen ein neues Stellwerk gebaut, vor allem, wenn außerhalb der Stadtgrenzen die S-Bahnen endlich mindestens zweigleisig fahren können, noch besser: auf eigenem Gleis. Bedeutet die Schwerhörigkeit gegenüber den Einwendungen, dass erst einmal gebaut wird und man dann das Betriebskonzept den neuen Gegebenheiten anzupassen gedenkt? Warum nicht umgekehrt? Warum entwickeln nicht Land und Stadt gemein-

nicht gleichzeitig mit den technischen Planern diejenigen Rede und Antwort stehen, die für das Betriebskonzept des S-Bahnverkehrs verantwortlich zeichnen, werden Fragen zwischen den Verantwortlichkeiten hin- und her geschoben. Der Bezirksausschuss muss sich verständlicherweise auf die Auswirkungen des Bauprojekts für unser Quartier beschränken. Man fragt sich allerdings, weshalb der Stadtrat der Landeshauptstadt München sich nicht aller Aspekte Betriebskonzept und technische Planung - umfassend annimmt? Ist es die schlichte Freude darüber, dass die zu verbratenden Steuerge/der nicht die Stadtkasse belasten? Steuergelder bleiben dies allemal, es ist dem Steuerzahler gleichgültig, aus welchem Topf sie verschwendet werden. Die Stadt München, so meint man, müsste doch am Betriebskonzept ein sehr lebendiges Interesse haben. Schließlich ist ein

Schiltbergerstraße gebaut werden. Die Baustelleneinrichtungen sollen schnellstmöglich bekannt gemacht werden. Die DB Projektbau GmbH soll im Internet ein Informationsportal einrichten, über das sich Haidhauser Gewerbetreibende und Quartiersbürger fortlaufend informieren können. Die DB Projektbau soll umgehend in Kontakt zu Hausbesitzern und Gewerbetreibenden treten, und dies in einer Weise tun, der dem städtischen Standard beim U-Bahnbau entspricht. Beide Bauabschnitte sollen zusammen, nicht zeitlich gestreckt gebaut werden. Der Trambahnbetrieb der Linie 19 soll uneingeschränkt aufrecht erhalten bleiben. Das Betriebskonzept soll in verständlicher Form dargestellt werden, ebenso seine Fortschreibung erläutert werden. Alternativ beziehungsweise ergänzend zur Tunnelplanung soll der Südring vorbereitet werden, vor allem auch deshalb, weil zu befürchten ist, dass die bahneigene Immobilienfirma mit eigenen (Immobilien-) Interessen am ehemaligen Südbahnhof eine Ausweitung des Verkehrs auf dem Südring verhindern könnte.

Derzeit erkunden Bohrungen die Beschaffenheit des Haidhauser Untergrunds. Herr Scheller war auf Anfrage nicht in der Lage, Belastungen der benachbarten Anwohner durch den Bau der Rettungsschächte annäherungsweise darzustellen. Gewiss, so drang ein Haidhauser auf Auskunft, gebe es doch gewiss Vergleichsfälle! Herr Scheller bat abzuwarten.

Zornig reagierte eine Haidhauserin auf die angekündigte Abholzung zahlreicher Bäume vor dem Ostbahnhof. Man habe vor über 20 Jahren den alten Baumbestand dem U-Bahnbau geopfert und versprochen, dass die Neuanpflanzung künftig unangetastet bleibt. Schon vergessen?!

Die Planer sollten sich darauf gefasst machen, dass es Haidhauserinnen und Haidhauser gibt, die diese Planung und ihre Auswirkungen nicht widerstandslos hinnehmen werden. Auch dies wurde an diesem Abend deutlich.

Auf Initiative und Antrag der SPD hat der Bezirksausschuss den Oberbürgermeister aufgefordert, im Juli 2008 eine Bürgerversammlung "zum Themenkreis 2. S-Bahn-Stammstrecke in Haidhausen" einzuberufen. Die HN werden den genauen Termin rechtzeitig veröffentlichen.

