

Requiem für einen Tunnel

Offenbar sind die Planungen zum 2. S-Bahn-Tunnel ein Fall für die Ablage. Die Haidhauser jedenfalls helfen gerne mit einem kräftigen Fußtritt nach.

„Ich würde lieber in Griechenlandanleihen investieren als in diesen Tunnel“, sagte Dr. Walter Heldmann, Vorsitzender der Bürgerinitiative Tunnelaktion, auf der jüngsten Haidhauser Bürgerversammlung. Damit spielt Heldmann auf den letzten Versuch an, den Tunnel für die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München doch noch zu retten und über eine sogenannte Public Private Partnership (PPP) zu finanzieren.

Doch so schnell wie diese Idee aus der Diskussion verschwand, so klar ist mittlerweile, dass der Stammstreckentunnel nicht finanzierbar ist. Einzig der Bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) ließ zuletzt noch Mitte März unverdrossen von seiner Pressestelle verbreiten, dass in seinem Ministerium weiterhin an einer Finanzierung gearbeitet werde. Allen anderen Tunnelbefürwortern ist aber mittlerweile klar geworden: Der Tunnel ist mausetot. Denn die nackten Zahlen sind ja nun seit längerem bekannt und werden sich als solche nicht mehr ändern: von der einen Milliarde Euro, die das Bundesverkehrsministerium zum 2,2 Milliarden Euro teuren Tunnel beisteuern müsste, sind nur 93 Millionen verfügbar. Auch der Tatsache, dass sich kein privater Geldgeber, analog zum Autobahnausbau zwischen Augsburg und Ulm, gefunden hat, sagt eigentlich alles über die Rentabilität und Sinnhaftigkeit der Röhre aus.

Dass dem Tunnel auch bald offiziell das Requiem gesungen werden dürfte, zeigt die wieder in Bewegung geratene Diskussion über zukünftige Verkehrsprojekte in und um München. So will die Stadt nun doch eine Verlängerung der U5 bis nach Pasing prüfen. Bei positivem Ergebnis „werden wir uns dem Ausbau der U-Bahn nicht verweigern“ zitiert die Süddeutsche Zeitung den SPD-Fraktionschef im Rathaus, Alexander Reissl. Die Vorteile lägen auf der Hand: von Pasing bis zum Ostbahnhof bestünde dann eine parallele Verbindung zur S-Bahn-Stammstrecke. Die U5 könnte die Stammstrecke entlasten und bei Störungen auf derselben zumindest einem Teil der Fahrgäste ein Weiterkommen ermöglichen. Die Rathaus-Grünen möchten nun auch vermehrt auf einen zügigen Ausbau des S-Bahn-Netzes dringen und nennen die S 4 West, den Pasinger, den Laimer und den Ostbahnhof als notwendige Investitionsziele. Dass die Rathaus-Grünen das Thema Tunnel lieber heute als morgen vom Hals hätten, zeigt sich auch in der Energie, mit der sie den Marienhof nun möglichst bald als Park wieder hergestellt wissen wollen. Bislang schaufeln auf dem Areal, wo einer der wenigen Bahnhöfe für die zweite Stammstrecke entstehen hätte sollen, noch die Archäologen. Denn wenn es hinter dem Rathaus wieder grün sprießt, würde auch Gras über das Dilemma der Rathaus-Grünen wachsen, die beim Thema Tunnel der SPD und OB Christian Ude die

Stange gehalten haben, aber mit ihrem Parteifreund und Fraktionsvorsitzenden der Landtagsgrünen, Martin Runge, einer der hartnäckigsten, kundigsten und profiliertesten Gegner der Zweiten Stammstrecke, einen innerparteilichen Dauerstreit ausfechten mussten. Doch auch die Münchner Bürger sollten ganz froh sein, dass ihnen der S-Bahn-Tunnel mit dem Bauherren Deutsche Bahn erspart bleibt. Ganz erhellend ist dazu eine Anfrage der SPD-Stadträte Nikolaus Gradl, Ingo Mittermaier und Alexander Reissl vom August 2011 zum Thema aktuelle Brandschutzmaßnahmen in Münchner S-Bahnhöfen, so zu sehen unter anderem am Rosenheimer Platz: die neuen Brandschutztüren sind dem Umstand geschuldet, dass viele Münchner S-Bahnhöfe nicht den in der Bayerischen Bauordnung geforderten Brandschutzauflagen gerecht werden. Bereits seit Juni 2006 besteht dazu von der DB Station und Service AG ein Brandschutzkonzept. Eine Fortschreibung des Konzepts erfolgte im Dezember 2008. Erst im Laufe des Jahres 2011 erfolgten dann die ersten Schritte zu einer Verbesserung des Brandschutzes. Eilig hat es die Bahn also wirklich nicht, sicherheitsrelevante und gesetzlich vorgegebene(!) Verbesserungen einzuführen. Erinnerung man sich an die unsägliche Diskussion um das umstrittene Sicherheitskonzept für den Zweiten S-Bahn-Tunnel, kann man sich eines gewissen Schauderns nicht erwehren. Einen Tunnelbauer,

2

der mit der Sicherheit aufs München wohl als allerletztes
Kriegsfuß steht, hätte verdient gehabt.

Markus Wagner