



Teurer Tunnel zum Ostbahnhof

Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke kostet laut Gutachten der Grünen knapp 2,5 Milliarden Euro

Von Dominik Hutter

Der zweite S-Bahn-Tunnel wird nach einem neuen Gutachten der grünen Landtagsfraktion deutlich teurer als vom Freistaat angegeben. Demnach könnte die Röhre bis zu 2,46 Milliarden statt der bisher publizierten 1,6 Milliarden Euro kosten. Ein S-Bahn-tauglicher Ausbau des DB-Südrings hingegen, der ebenfalls untersucht wurde, sei schon für ein Viertel dieser Summe zu haben.

"Wir wollen diesen milliardenteuren Geistertunnel verhindern", schimpft der grüne Landtagsabgeordnete Martin Runge, der sich seit Jahren gegen die seiner Meinung nach "absurde Fehlplanung" des Freistaats engagiert. Die Röhre sei überteuert und von begrenztem Nutzen, für viele Fahrgäste bedeute sie sogar eine Verschlechterung. Der Südring hingegen, die bestehende oberirdische Strecke zwischen Haupt- und Ostbahnhof, erschließe zahlreiche Stadtviertel zusätzlich. Runges Kernthese: Im alles entscheidenden Gutachten von 2001, dessen Ergebnis den Freistaat wie auch die Stadt München von der Tunnellösung überzeugte, sei die Röhre schön- und der Südring schlechtgerechnet worden.

Zu diesem Ergebnis kommt das Gutachten, das die Grünen beim Münchner Verkehrsberatungsbüro Viereggs-Rößler in Auftrag gegeben haben. Das Duo Martin Viereggs und Karlheinz Rößler hatte bereits beim Transrapid gravierende Kostensteigerungen vorausgesagt, die später nahezu exakt eintrafen. Viereggs erinnert nun daran, dass die im offiziellen S-Bahn-Gutachten von 2001 vorausgesagten Tunnelkosten noch bei rund 583 Millionen Euro lagen, also unwesentlich mehr als für den Südring (damals rund 522 Millionen Euro).

Inzwischen spricht Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) von 1,6 Milliarden für das Tunnelprojekt - und nach Viereggs Berechnungen dürfte die Summe noch anwachsen. Die enormen Baukostensteigerungen der beiden vergangenen Jahre berücksichtigt, komme man tatsächlich locker auf 1,8 Milliarden. Aus heutiger Sicht. Bis tatsächlich gebuddelt wird, sieht Viereggs die Summe - je nach Preissteigerungsindex - auf 2 bis 2,46 Milliarden Euro hochschnellen. Dazu käme dann noch ein dreistelliger Millionenbetrag für den unbedingt erforderlichen Ausbau der Außenstrecken - diese sogenannten netzergänzenden Maßnahmen waren in den vergangenen Monaten vom Freistaat gestrichen oder aus dem Projekt herausgerechnet worden.

Den Südring dagegen beziffert Viereggs, Preisstand 2014, auf 460 bis 563 Millionen Euro - dazu kämen dann noch die Kosten für die Außenstrecken. "Das Schöne ist: Wir könnten in verschiedenen Baustufen vorgehen - und jede einzelne Baustufe schafft einen zusätzlichen Nutzen", erklärt Viereggs. Konkret: Nach der ersten Stufe, Bauzeit etwa zwei bis drei Jahre, könnten zwei S-Bahnlinien im Zehn-Minuten-Takt zunächst bis zum Heimeranplatz, nach der zweiten zur Poccistraße und später auch komplett bis zum Ostbahnhof fahren. Ein komplett viergleisiger Ausbau des Südrings, wie 2001 noch für zwingend erachtet, sei ebenso wenig notwendig wie der einst vorgesehene Abbruch von Gebäuden in der Reifenstuel- und

Orleansstraße. Allenfalls ein paar Schrebergärten auf dem Bahngelände könnten Vieregg zufolge der Planung im Wege stehen.

Was außerdem laut Studie für den Südring spricht: Die wegen der vielen Stahlbrücken enorm laute und zudem verschlissene Trasse müsste ohnehin in den nächsten Jahren für mindestens 150 Millionen Euro saniert werden - da ließe sich gleich alles in einem Aufwasch erledigen. In diesem Falle sei die Finanzierung sehr viel einfacher zu organisieren, da neben den Nahverkehrs- auch Fernverkehrstöpfe und vielleicht sogar EU-Mittel in Frage kämen. Schließlich wird die Trasse auch von den Zügen gen Österreich und Italien befahren.

Verkehrsministerin Müller wies den Vorstoß der Grünen als "unausgegoren" zurück. Die Südring-Alternative gehe "völlig am verkehrlichen Bedarf vorbei", die meisten Fahrgäste wollten - wie mit der zweiten Röhre möglich - Richtung Hauptbahnhof/Marienplatz. Zudem werde die Leistungsfähigkeit des Tunnels bei weitem nicht erreicht.

Müller zufolge befindet sich das Tunnelprojekt "auf einem guten Weg", die Kosten beliefen sich auch nach den aktuellsten Schätzungen auf 1,64 Milliarden Euro. Der Nutzen-Kosten-Quotient liege bei 1,25 - genug, um Zuschüsse aus Berlin zu erhalten. Die Röhre sei der einzige Weg, die erwarteten Fahrgastzuwächse zu bewältigen. Insofern sei es "absurd, dass gerade eine selbsternannte Umweltpartei die zweite Stammstrecke mit fragwürdigen Gutachten in Frage stellt".

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.213, Freitag, den 12. September 2008 , Seite 45

Fenster schließen 