

Der Wettstreit der Varianten

Kosten-Nutzen-Vergleich: Die zweite Röhre schneidet in den entscheidenden Punkten besser ab - eine Synopse

Es war eine der wichtigsten Forderungen der Tunnelkritiker - ein fairer Vergleich der offiziellen Röhrenvariante mit dem Ausbau des Südrings. Die am Montag vorgestellte Studie ist jedoch klar für den Tunnel ausgegangen. Die SZ beantwortet die wichtigsten Fragen zur scheinbar ewigen Münchner S-Bahn-Debatte.

Was genau wurde in der Studie untersucht?

Die Gutachter haben zunächst sämtliche bisher diskutierten Südring-Varianten unter die Lupe genommen. Eine betrieblich vollwertige Alternative zum Tunnel, so stellte sich heraus, bietet aber nur ein viergleisiger Ausbau auf gesamter Länge der oberirdischen Trasse zwischen Haupt- und Ostbahnhof. Dazu müsste die Strecke verbreitert werden - anders als noch in der Untersuchung von 2001 sind die Planer zuversichtlich, durch eine geschickte Gleisgeometrie den Abbruch benachbarter Gebäude verhindern zu können. Die Strecke wäre künftig von sieben Meter hohen Lärmschutzwänden gesäumt. Einige Abschnitte gelten als ökologisch problematisch, die neue Isarbrücke etwa. Für diese Ausbauvariante haben die Gutachter Kosten von 1,3 Milliarden Euro ermittelt, Vor- und Nachteile wurden mit denen der Tunnelplanung verglichen. Die Daten der Röhre wurden aus den vorhandenen Unterlagen der Deutschen Bahn übernommen, eine gesonderte Überprüfung fand nicht mehr statt. Demnach kostet die Röhre 1,5 Milliarden Euro, Kostenstand 2006. Die Tunnelgegner kritisieren, der Südring sei mit Hilfe einer aufgeblähten Luxusplanung teuer gerechnet worden.

Warum ist der Tunnel dem Südring überlegen?

Entscheidend ist das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen. Das liegt beim Tunnel bei 1,15 (jeder investierte Euro bedeutet einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 1,15 Euro), der Südring erreicht dagegen nur 0,80. Nutzen-Kosten-Faktoren von unter 1 gelten als nicht förderfähig, Bundeszuschüsse für den Südring wären also kategorisch ausgeschlossen. Um den Nutzen eines Verkehrsprojekts zu bestimmen, spielen diverse Faktoren eine Rolle - unter anderem der erwartete Fahrgastzuwachs (49 100 beim Tunnel, 38 800 beim Südring), eingesparte Pkw-Kilometer (750 200 beim Tunnel, 580 000 beim Südring) und die Zeitersparnis der MVV-Nutzer (10 140 Stunden beim Tunnel, 7360 beim Südring). Zudem würde laut Studie der Tunnel reger benutzt (Querschnittsbelastung 118 300 Fahrgäste pro Werktag) als der Südring (67 700), die Entlastung der bestehenden Stammstrecke fällt entsprechend höher aus (81 300 / 46 600). Diese Werte werden nach einem standardisierten Rechenverfahren mit den Baukosten verglichen.

Warum ist der Südring so viel teurer, als immer behauptet wurde?

Die bisherigen, vor allem von Privaten vorgenommenen Überlegungen zum Südring sind den Gutachtern zufolge "technisch unzureichend" sowie "planerisch und monetär unvollständig". In der Prognose des Büros Viereggen-Rößler, die bei etwa 400 Millionen Euro liegt, seien etliche Kosten viel zu niedrig angegeben (zum Beispiel für Brücken und Bahnhöfe), andere fehlten ganz (darunter Grunderwerb, Entschädigungen, Baustelleneinrichtung und -zufahrt oder der Schallschutz). Um den Bahnhof Laim erweitern zu können, müsste eine unterirdische Baustellenzufahrt gebaut werden. Die komplizierte Baustellenlogistik "unter rollendem Rad" treibt die Kosten ganz erheblich nach oben. Das Ministerium hält eine zeitweise Sperrung der für den Österreich- und Italienverkehr bedeutenden Strecke nicht für vertretbar.

Warum könnte der Südring erst 2023 fertig werden, der Tunnel aber 2018?

Daran ist vor allem der unterschiedliche Planungsstand der beiden Projekte schuld. Während beim Tunnel bereits das Genehmigungsverfahren läuft (für einen Abschnitt liegt sogar schon Baurecht vor), müssten die Südringunterlagen erst in der erforderlichen Detailtiefe ausgearbeitet werden. Beim Südring gilt zudem die Baustellenlogistik als zeitraubend.

Welche Fahrplanmodelle wurden untersucht?

Einmal der sogenannte Mitfall 1: 20-Minuten-Takt ganztags, in der Hauptverkehrszeit werden ausgewählte Linien auf einen Zehn-Minuten-Abstand verdichtet. Dieses Modell ist jedoch mangels Wirtschaftlichkeit sowohl beim Tunnel als auch beim Südring durchgefallen. Damit bleibt nur Mitfall 6: ein 15-Minuten-Takt ganztags, dazu fahren auf drei Streckenästen (Herrsching, Mammendorf und Ebersberg) Expresszüge im 30-Minuten-Takt. Theoretisch bleibt die Möglichkeit, durch weitere Expressangebote den Nutzen-Kosten-Faktor noch einmal zu verbessern.

Können Tunnel und Südring von einem künftigen Flughafen-Express mitgenutzt werden?

Diese Frage hat bei der Studie keine Rolle gespielt. Verkehrsminister Martin Zeil will aber am kommenden Montag ein gesondertes Gutachten über die Airportanbindung vorstellen. Aller Voraussicht nach spielt dabei auch der zweite Tunnel eine wichtige Rolle - schließlich wurde die Röhre nach dem Scheitern des Transrapids eigens im Sinne einer Flughafenanbindung umgeplant. Beim letzten Zwischenstand der Untersuchung lag die Ostvariante vorne: durch die zweite Stammstrecke zum Ostbahnhof und dann über Ismaning weiter ins Erdinger Moos. In den Kosten-Nutzen-Berechnungen ist der Flughafenexpress bislang nicht berücksichtigt, er würde das Ergebnis aber zweifellos verbessern.

Hat der Südring noch eine Chance?

Über den Münchner S-Bahn-Ausbau wird auf Landesebene entschieden, Kabinett und Landtag werden sich wohl Anfang nächsten Jahres damit befassen. Abgestimmt wird auch im Münchner Rathaus - dieses Votum entscheidet aber nur darüber, ob die Stadt den Planungen des Freistaats wohlwollend oder ablehnend gegenübersteht. Da viele Südringfans ein Stadtrats- oder Landtagsmandat haben, ist das Ergebnis der Abstimmungen offen, auch ein Sieg des Südrings wäre möglich. Allerdings müssten dann neue Finanzierungsmöglichkeiten aufgetan werden, da der Bund wegen des schlechten Nutzen-Kosten-Faktors definitiv nichts zum Südring beitragen dürfte. Zudem geriete die Politik wohl in Erklärungsnotstand, warum man erst ein Gutachten in Auftrag gibt, um anschließend das Ergebnis zu ignorieren und das Gegenteil zu beschließen. Dies ließe sich nur durch ein erneutes Gutachten mit anderem Ergebnis ausbügeln - die dritte Untersuchung zum selben Thema. Es wäre also wohl einfacher, den Tunnel zu verhindern, als den Südring durchzusetzen - im ungünstigsten Fall ginge München völlig leer aus.

Was passiert mit dem bereits angekündigten Anti-Tunnel-Bürgerbegehren?

Die Südringfans haben diesen Plan, mit dem die Stadt zur Ausschöpfung aller juristischen Mittel gegen die Röhre gezwungen werden soll, wegen der Vergleichsstudie auf Eis gelegt. Thomas Kantke, einer der Initiatoren, will aber eine Wiederaufnahme der Unterschriftensammlung nicht ausschließen, falls der Landtag den Tunnel beschließt.dh

(SZ vom 18.11.2009)

⌂ [vorheriger Artikel](#)

Seite 38 - M?nchen

[nächster Artikel](#) ⌂

[drucken](#) ⌂

[Fenster schließen](#) ⌂