

Artikel publiziert am: 19.11.09

Datum: 19.11.2009 - 15.27 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/suedring-studie-unter-beschuss-533818.html>

Südring-Studie unter Beschuss

München - Wurde beim Gutachten zum S-Bahn-Südring getrickst, oder ist er tatsächlich die teuerste Gleisstrecke der Welt? Die in der Studie errechneten Milliarden-Kosten jedenfalls sind bemerkenswert.



Die Untersuchung zum S-Bahn-Südring war noch gar nicht veröffentlicht, da hagelte es schon Kritik: „Zahlentricks beim Gutachten zum S-Bahn-Südring?“, titelte der Bund Naturschutz eine Pressemitteilung. Der Zweifel an der Seriosität der Studie hielt sich hartnäckig. Nach ihrer Präsentation spottete der Landtagsabgeordnete Martin Runge (Grüne) über die „teuerste Bahnstrecke der Welt“.

Auch Martin Viereg will den Zahlen, die Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) und OB Christian Ude (SPD) am Montag vorlegten (wir berichteten), nicht glauben. „Die Werte sind völlig absurd“, sagt der Münchner Verkehrsplaner, der mit seinem Kollegen Karlheinz Rößler eigene Pläne für einen Ausbau des Südrings erarbeitet hatte. Diese dienten den von Zeil engagierten Planern als Vergleich. Doch die Zahlen unterscheiden sich beträchtlich: Während Viereg und Rößler von knapp 450 Millionen Euro Investitionskosten ausgingen, kalkulierten die Gutachter mit fast 1,16 Milliarden. Zusammen mit Baumaßnahmen im Umland summierten sich die Baukosten bei ihnen sogar auf satte 1,33 Milliarden Euro. Deshalb setzte sich in der Studie auch der zweite S-Bahn-Tunnel wegen seines höheren Nutzens durch.

Nur wie verlässlich sind die Zahlen des Ministeriums? Gar nicht, glaubt Verkehrsplaner Viereg. Das zeige schon ein Vergleich mit der Bahn-Ausbau-Strecke München-Ingolstadt. Dort seien im Abschnitt Obermenzing-Röhrmoos rund 3,72 Millionen Euro pro Gleiskilometer investiert worden. Beim Südring steht nach den Berechnungen der Gutachter eine ganz andere Zahl im Raum: 28,9 Millionen Euro – also rund siebeneinhalb Mal so viel – würde hier ein Gleiskilometer kosten. Denn insgesamt müssten hier 40 Kilometer Gleise neu verlegt werden. Dass der Südring nicht so günstig würde wie die Strecke nach Ingolstadt, hatten auch Viereg und Rößler eingeplant. 8,4 Millionen soll bei ihnen ein Gleiskilometer kosten.

Auch der Verkehrsplaner Thomas Kantke ist skeptisch. „Wenn bei der S-Bahn-Tunnelplanung mit etlichen Planänderungen 70 Millionen Euro Planungskosten anfallen, dann ist es nicht nachvollziehbar, warum beim oberirdischen Südringausbau 181 Millionen Euro Planungskosten anfallen sollen“, kritisierte Kantke. Auch Viereg rätselte, wie die 181 Millionen Euro entstanden. „Die sind zu hoch.“ Bei elf Kilometern Streckenlänge komme man so auf 16,5 Millionen Euro Planungskosten pro Kilometer, rechnete Viereg vor. Die vier Gleise zwischen Olching und Augsburg oder die ICE- und S-Bahn-Ausbau-Strecke Neulustheim-Röhrmoos würden hingegen nur rund 15 Millionen Euro pro Kilometer kosten – aber nicht nur die Planung, der Bau wäre auch

dabei.

Das Verkehrsministerium wies die Kritik zurück. Die Planungskosten seien so nicht ganz vergleichbar, hieß es. Die 70 Millionen Euro seien nur Teilkosten und am Ende „in jedem Fall höher“. Und dass der Südring so teuer werde, liege daran, dass auch während der Bauzeit der innerstädtische Eisenbahnverkehr aufrecht erhalten werden müsse. „Das ist der Kostentreiber“, verlautete aus dem Verkehrsministerium. Verkehrsplaner Vieregg konterte prompt: „Auch bei den Strecken nach Augsburg und Ingolstadt erfolgte der Ausbau unter rollendem Rad.“

Im Januar wird Vieregg dies wohl auch dem Landtag mitteilen. Denn der plant, wie berichtet, nochmals eine Anhörung zu den Münchner Verkehrsproblemen. Dann wird es nicht nur um den S-Bahn-Tunnel gehen, sondern auch um die Anbindung des Flughafens. Die CSU sprach sich gestern deshalb gestern für eine „ganzheitliche Lösung“ aus.

Matthias Kristlbauer