

## Selbst Bahn räumt ein:

# Tunnel wär' sauteuer

Im endlosen Gezerre um den Bau des zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels zwischen Laim und Ostbahnhof korrigiert nun die DB Bahn AG ihre Kostenschätzung für das Projekt nach oben: Mit knapp 2,6 Milliarden Euro Kosten rechnen mittlerweile die Bahn-Planer für das Tunnelprojekt. Dies geht aus internen Papieren hervor, die die Süddeutsche Zeitung Anfang April veröffentlichte (§Bauen oder beerdigen von Marco Völklein, SZ vom 6. April 2014). Bis vor kurzem waren die Bahnverantwortlichen noch von Kosten in Höhe von zwei Milliarden Euro ausgegangen.

Zwar argumentierten viele Tunnelkritiker schon lange, dass der Bau des zentralen S-Bahn-Tunnels weit mehr als zwei Milliarden Euro verschlingen werde.

Doch da die Bahn nun selbst einen Preissprung von 30 Prozent eingesteht, wird es immer unwahrscheinlicher, dass das Projekt noch zu finanzieren ist.

Zumal mit der jüngsten Preissteigerung endgültig die Nutzen-Kosten-Relation auf ein Niveau gesunken sein dürfte, die keine Förderung mit Bundesmitteln mehr erlaubt. Auch eine sogenannte §Risikoreserve, in Höhe von 500 Millionen Euro, mit der etwaige Kostensteigerungen aufgefangen werden sollten, ist somit schon vor Baubeginn aufgebraucht.

Neben den unbestreitbaren Fakten hat oben genannter SZ-Artikel bei der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau einigen Widerspruch hervorgerufen.

So verteidigt SZ-Autor Marco Völklein den geplanten Tieftunnel als §dringend notwendig für des Münchner S-Bahn-Netz. Nicht so sehr, damit im Störfall ein Bypass da ist. Das wichtigste Argument für die Röhre ist die Wachstumsperspektive. Nur über eine weitere Ost-West-Verbindung ließen sich Expresszüge und Züge aus Rosenheim, Ingolstadt oder Augsburg in die Innenstadt führen.

Darauf argumentiert die Bürgerinitiative in einer Pressemitteilung zum SZ-Artikel: §Wachstumsperspektive heißt: mehr Kapazität, heißt 10-Minuten-Takt auf allen Li-

nien. Das wird durch den zweiten Tunnel und den teilweisen 15-Minutentakt bei weitem nicht erreicht. Der Tunnel sei keine Voraussetzung für den allgemeinen 10-Minutentakt, der könne mit dem Südring §günstiger, schneller und billiger erzielt werden. Zum Thema Expresszüge heißt es bei der BI lapidar: §Der Tunnel ist weder für Expresszüge geplant noch geeignet.

Diese Aussage will wiederum ein Sprecher der DB AG so nicht stehen lassen. Denn mit dem sogenannten Überland-Flughafen-Express (ÜFEX) sollen tatsächlich Städte wie Rosenheim, Augsburg und Ingolstadt über den geplanten Stammstreckentunnel besser an den Flughafen angebunden werden. Dies sei §technisch machbar und §vom Tunnelprofil möglich. Dafür notwendig seien allerdings spezielle Züge, die die unterschiedlichen Bahnsteighöhen von 76 Zentimetern bei Regionalzügen und von 96 Zentimetern bei der Münchner S-Bahn überbrücken könnten. Diese Art von Zügen gebe es momentan aber noch nicht. Bei Bedarf müssten sie vom Freistaat Bayern als Auftraggeber von Transportkapazitäten bei der DB AG bestellt werden. Auf Nachfrage der HN bestätigt der Bahn-Sprecher aber, dass eine Expressverbindung des südöstlich von München gelegenen Rosenheim mit dem nordöstlich gelegenen Flughafen idealerweise nicht über den Innentunnel, sondern über den Ostbahnhof laufen würde.

Bei einem Blick auf die Landkarte fragt sich der vielleicht etwas naive Verfasser dieses Artikels auch, warum eine Zugverbindung zwischen Ingolstadt und dem Flughafen ausgerechnet über die Münchner Innenstadt laufen, und dabei mindestens 60 Kilometer Umweg in Kauf nehmen sollte. Immerhin gibt es seit Jahren auch Überlegungen, nördlich von München eine Ost-West-Gleisverbindung zu schaffen, die einen Expresszug Ingolstadt-Flughafen zeitlich und wirtschaftlich sinnvoll machen würde.

Unterm Strich drängt sich wie so oft bei Fragen nach der Effizienz

des zweiten S-Bahn-Tunnels die Frage auf, ob positive Effekte auf der Schiene mit anderen Projekten nicht wesentlich günstiger zu erzielen seien. Bei einem der prominentesten Alternativprojekte zum Tunnel, einem Ausbau des Südrings, herrscht zwischen SZ-Autor und Haidhauser Bürgerinitiative ebenfalls Dissens. So heißt es bei Marco Völklein: §Noch sehr viel schlimmer aber ist, dass auch keine wirkliche Alternative vorliegt, die schnell umgesetzt werden könnte. Für die von den Tunnelgegnern immer wieder genannte Ertüchtigung des Bahn-Südrings liegen keine Pläne vor, die man eben mal aus der Schublade ziehen könnte.

Hier kontert die BI, dass es seit 2001 eine Reihe von Studien und Planungen, teils von der Bahn selbst, teils von Verkehrsplanungsbüros gegeben habe, die sich mit eben jenem Südring bereits auseinandergesetzt hätten. Hier seien zwar noch nicht wie beim Tunnel 100 Millionen Euro in die Planung geflossen, aber bereits Lösungen aufgezeigt worden, die eine Realisierung beschleunigen könnten. §Unter anderem auch, weil es sich beim Südring nicht um ein kompliziertes, risikobehaftetes Tunnelbauwerk handelt, sondern um den Bau einer übersichtlichen, oberirdischen Bahnstrecke auf bahneigenem Gelände, so die Worte der BI.

Auf das SZ-Argument, dass auch die Kostenfrage für einen Südring-Ausbau §alles andere als geklärt sei, erwidert die Bürgerinitiative, dass §mindestens vier Kostenschätzungen vorlägen, wovon drei im Bereich zwischen §unter 300 Millionen bis maximal 600 Millionen Euro lägen, nämlich von der DB AG aus dem Jahr 2001, Viereggs und Rößlers von 2008, und von Ernst Basler und Partner von 2010. §Selbst das umstrittene Gutachten der Staatsregierung von 2009 liege mit 1,1 Milliarden Euro mittlerweile unter der Hälfte der aktuellen Tunnelkosten.

Das von Dominik Hutter angeführte Argument, beim Südring werde es in Giesing, Sendling und Laim massive Anwohnerproteste geben, kann die BI ebenfalls nicht

nachvollziehen. Denn die Anwohner würden von zusätzlichen, attraktiven Verkehrsverbindungen und mehr Schallschutz profitieren. Leiser als die sowieso dort verkehrenden Güterzüge seien die modernen S-Bahnen allemal. Aus diesen Gründen habe sich der Giesinger Bezirksausschuss nämlich auch für einen Ausbau des Südrings ausgesprochen.

Das Fazit des SZ-Autors, dass im Großraum München ein Verkehrskollaps unausweichlich sei, wenn der 2. Stammstreckentunnel nicht gebaut werde, sieht die Haidhauser Bürgerinitiative als polemische Behauptung, die durch nichts, aber auch gar nichts belegt ist. Als Beleg zitiert sie eine Machbarkeitsstudie der DB AG von 2001, in der der Tunnel mit dem Südringausbau verglichen wurde. So heißt es dort: „Verkehrlich und betrieblich erscheinen beide Varianten als möglich. Der 2. S-Bahn-Tunnel habe gewisse Vorteile, weil ein Wenden der Züge am Ostbahnhof, die Richtung Giesing weiterfahren, entfalle. Doch gerade dieser Vorteil, so moniert die BI, sei schon längst dem Rotstift zum Opfer gefallen.“

Letztlich zeigt der jüngste Schlagabtausch nur, wie verfahren die Situation ist. Weder Ministerpräsident Horst Seehofer noch Verkehrsminister Joachim Herrmann können sich momentan dazu aufraffen, das Tunnelprojekt zu beerdigen.

Selbst frühere Tunnelbefürworter hätten schon längst einsehen können, dass durch die Abstriche, die in den vergangenen Jahren aus Kostengründen gemacht wurden (Streichung von Haltestellen, keine Verschwenkung nach Süden Richtung Ostbahnhof, lausiges Brandschutzkonzept), dieses Verkehrsprojekt nur noch ein Schatten seiner selbst ist.

Die meisten Kritiker sahen in dem Tunnel immer schon die Gefahr, immense Summen zu verschlingen und schließlich zu keiner wirklichen Verbesserung des Verkehrsflusses beizutragen.

Bleibt zu hoffen, dass die Entscheider endlich anfangen, über ein Verkehrskonzept nachzudenken, dass der Stadt München und dem Umland bezahlbare und sichtbare Verbesserungen bringt.

*Markus Wagner*