

## Neues Gutachten:

# „Tunnel definitiv tot“

**Mit einer Studie des Planungsbüros Vieregge und Rössler will die Haidhauser BI S-Bahnausbau beweisen, dass der Tunnel für die Zweite S-Bahnstammstrecke sogar negative Auswirkungen auf die Münchner S-Bahn hat.**

**Ein Ad hoc-Programm könnte aber kurzfristig mehr Züge auf der Stammstrecke möglich machen.**

„Nicht förderwürdig“ ist laut Dr. Martin Vieregge der Tunnel für die 2. S-Bahn-Stammstrecke in München. Bestätigen sich die Zahlen des Planungsbüros, wäre das das endgültige Aus für das seit Jahren umstrittene Tunnelprojekt. Schon die Vorabmeldung hatte einige Aufmerksamkeit erregt. Beim Pressetermin der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahnausbau im The Munich Cosmo in der Lucile-Grahn-Straße war deshalb eine ansehnliche Journalistenschar einschließlich des Fernsehens vertreten.

Einleitend schilderte Dr. Walter Heldmann, wie die Haidhauser Bürgerinitiative die vergangenen Jahre immer wieder versucht hat, an die Unterlagen für die Nutzen-Kosten-Analyse des Tunnels für die geplante 2. S-Bahnstammstrecke zu kommen. Denn über die ganzen Jahre wurde dem Tunnel in der, auch Standardisierte Bewertung genannten, Analyse immer ein Wert von knapp über 1,0 zugerechnet. Das ist deswegen so wichtig, weil Bauprojekte unter diesem Wert keinen ausreichenden volkswirtschaftlichen Nutzen vorweisen können und deswegen keine öffentlichen Gelder erhalten dürfen. Allerdings hatten sich in der Planung über die Jahre Details, wie beispielsweise der Wegfall des Südasts in den Ostbahnhof, verändert. Obwohl diese Änderungen, aber auch stark

steigende Kostenberechnungen sich in der Nutzen-Kosten-Rechnung hätten bemerkbar machen müssen, blieb dieser Wert ziemlich konstant. Doch die ausführliche Fassung der Standardisierten Bewertung blieb im Bayerischen Wirtschaftsministerium unter Verschluss. Alle Versuche, an das Papier zu kommen, scheiterten. Deswegen entschloss sich die BI um Ingeborg Michelfeit und Dr. Walter Heldmann, selbst eine Studie bei der Vieregge-Rössler GmbH in Auftrag zu geben.

Dr. Martin Vieregge hat also die Nutzen-Kosten-Analyse beziehungsweise die Standardisierte Bewertung für das offiziell 2,6 Milliarden Euro teure Tunnelprojekt nachgerechnet - und ist zu einem erstaunlichen Ergebnis gekommen: im geplanten S-Bahntunnel zwischen Hackerbrücke und Ostbahnhof wären die Fahrgäste länger unterwegs als auf der bestehenden Stammstrecke. Ganze 391 000 Fahrgastminuten mehr am Tag müssten die sowieso schon leidgeprüften S-Bahnnutzer in der S-Bahn und ihren Bahnhöfen verbringen.

Zwar hätte das Betriebskonzept für den zweiten S-Bahntunnel, im Fachjargon „Planfall 6 T“ genannt, zunächst durchaus Verbesserungen für Fahrgäste parat. Durch eine Taktverdichtung auf 15 Minuten auf den Außenstrecken könnten

378 000 Fahrgastminuten gespart werden. Weitere 403 000 Minuten kämen laut Vieregge den Fahrgästen durch Expresszüge auf der neuen Stammstrecke zugute, immer noch 17 000 Minuten Einsparung ergäben sich durch „sonstige Reiseeffekte Taktverdichtung“.

Ein gegenteiliger Effekt entsteht durch den Express-Verkehr auf den Außenstrecken. Dadurch, dass nicht mehr alle Stationen ständig angefahren werden, verlängert sich die Wartezeit dort um 103 000 Fahrgastminuten pro Tag. Zusätzliches Umsteigen in Laim und am Leuchtenberggring kostete die Münchner S-Bahn-Nutzer weitere 136 000 Minuten. Was laut Vieregge aber „der Knüller der Studie“ ist, hängt mit den verlängerten Fußwegen in den Tiefbahnhöfen Hauptbahnhof und Marienhof zusammen. So verläuft die heutige Trasse der S-Bahn am Hauptbahnhof in 11 Meter Tiefe, die zweite Stammstrecke läge 35 Meter unter der Erde. Ganze 302 Sekunden, sprich fünf Minuten bräuchte ein S-Bahnfahrer vom Bahnsteig der neuen Strecke an die Oberfläche. Diese verlängerten Fußwege bescheren den Nutzern satte 950 000 Fahrgastminuten zusätzlich. Unterm Strich würde der zweite S-Bahntunnel mit dem Planfall 6 T den Münchner Fahrgästen längere Fahrzeiten von 391 000 Minuten pro Tag verursachen.

Damit hätte der Tunnel laut Vieregk keinen positiven Nutzen mehr, es dürften, der Standardisierten Bewertung zufolge, keine öffentlichen Gelder dafür verwendet werden. Würde der Tunnel trotzdem gebaut, hätte er wohl sogar negative Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr: aufgrund verlängerter Fahrzeiten werden laut Planer Vieregk sogar rund 30 000 Pendler wieder aufs Auto umsteigen,

Nun wurde von 2004 bis zuletzt 2012 das Projekt 2. Stammstreckentunnel immer wieder einer standardisierten Bewertung unterworfen. Ausführende Firma war die in München ansässige Intraplan Consult GmbH, der Vieregk vorwirft, die durch die Tiefbahnhöfe entstandenen, längeren Laufzeiten nicht miteingerechnet zu haben.

Dass Vieregk ausgerechnet der Firma Intraplan Fehler bei der Standardisierten Bewertung vorwirft, ist auch aus seiner Sicht bemerkenswert, da es Intraplan in Zusammenarbeit mit der Universität Stuttgart war, die die Standardisierte Bewertung in den 80er Jahren ins Leben gerufen haben.

„Natürlich haben wir die Tieferlegung der Bahnhöfe berücksichtigt“, sagt Bernd Kollberg von der Firma Intraplan Consult GmbH und widerspricht damit Vieregks These, dass die Laufwege innerhalb der Bahnhöfe von seiner Firma überhaupt nicht eingerechnet worden seien.

Eigene Zahlen, zum Beispiel welche Laufzeiten Intraplan für die Fußwege von den Gleisen bis zur Oberfläche im Hauptbahnhof und im Marienhof errechnet haben, will er aber nicht nennen. Jedoch versucht Kollberg, einen Eindruck von der Komplexität der Standardisierten Bewertung zu geben. So sei der Problemstellung „nicht mit einem einfachen Dreisatz“ beizukommen, für Dritte ohne praktische Erfahrung sei das Verfahren schwierig nachzuvollziehen. Überdies werde

die Standardisierte Bewertung alle paar Jahre überarbeitet, das letzte Mal im Jahr 2006. Damals sei der Punkt Betriebsqualität eingeführt worden, was die Verspätungsanfälligkeit besser darstellen soll. Kohlberg weist auch darauf hin, dass, die Kosten betreffend, Inflation im Standardisierten Verfahren nicht zum Tragen kommt. Eine weitere Besonderheit sei, dass die Brandschutzertüchtigung aus einem anderen Topf gezahlt werde, als die übrigen Tunnelbaumaßnahmen. „Vieregk und Rössler vergleichen Äpfel mit Birnen“, sagt Kollberg und moniert auch, dass die verwendeten Fahrgehaltzahlen aus dem Jahr 2003 stammen. Auch widerspricht er Anschuldigungen von Tunnelgegnern, dass Intraplan den Stammstreckentunnel schönrechnet: „Wir sind externe Gutachter und wir sind nicht mit der Stammstrecke verheiratet“, sagt Kollberg. Dass der Münchner Tunnel bei der nächsten Bewertung, die wahrscheinlich dieses Jahr stattfindet, unter den Wert von 1,0 fallen könnte, hält aber auch der Intraplanmitarbeiter nicht für ausgeschlossen: „Wir haben in letzter Zeit bei vielen Verkehrsprojekten, die wir untersucht haben, feststellen müssen, dass keine Förderwürdigkeit besteht. Der Normalfall ist momentan unter 1,0.“

Den Vorwurf, er würde Äpfel mit Birnen vergleichen, will Verkehrsplaner Vieregk nicht gelten lassen. „Die Standardisierte Bewertung heißt so, weil sie keinen Ermessensspielraum lässt“. Maximal 10 bis 15 Prozent Differenz hält Vieregk für möglich. Im Vergleich zu den 391 000 zusätzlichen Fahrzeitminuten pro Tag die sein Büro errechnet habe, komme Intraplan aber auf 610 000 Minuten weniger. „Das kann nicht sein, da stimmt was nicht“, sagt Vieregk und verweist darauf, dass sein Büro der Firma Intraplan bei Überprüfung anderer Verkehrsprojekte jedes Mal Fehler habe nachweisen können.

Außerdem stehe Intraplan bereits in öffentlicher Kritik wegen ihres Gutachtens zur Untertunnelung des Fehmarn-Belts.

Für Vieregk ist das Münchner Tunnelprojekt „definitiv tot“. Eigentlich habe sich das aber schon 2002 abgezeichnet. „Wir haben 12 Jahre und 100 Millionen Euro öffentliche Gelder für Planungskosten verloren“ sagt er und schätzt den nichtoffiziellen Aufwand für Personal in Ministerien und Behörden auf weitere 100 Millionen.

Der nach wie vor von ihm favorisierte Südring werde, so die Entscheidung für ihn fällt, nicht vor 2022, der Nordring nicht vor 2025 fertig werden. Die bei Vieregk und Rössler entstandene Idee des Nordtunnels, eine kombinierte Strecke für S-Bahn und Fernbahn vom Hauptbahnhof zum Flughafen, sei allerdings bereits im Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Münchens grundsätzliches Verkehrsproblem sei die geringe Verknüpfung unterschiedlicher S- und U-Bahnlinien. Die sternförmige Ausrichtung des S-Bahnnetzes, die durch den 2. Stammstreckentunnel noch weiter zementiert worden wäre, führt laut Vieregk früher oder später zum Kollaps.

Um aber nicht noch Jahrzehnte auf eine Verbesserung warten zu müssen, stellt Vieregk auf dem Pressetermin gleich noch ein „Ad hoc-Konzept „Takt 15“ vor. So könnten auf der Stammstrecke durch eine Umstellung des Fahrplans sofort 30 statt momentan 27 S-Bahnen pro Stunde verkehren. In einer zweiten Stufe könnten durch kleinere Baumaßnahmen in den Außenbereichen die Kapazitäten soweit erweitert werden, dass in drei Jahren ein Betrieb mit 33 Zügen pro Stunde auf der Stammstrecke möglich wäre. Damit wäre dann fast schon die Kapazität erreicht, die der Zweite Stammstreckentunnel gebracht hätte.

*Markus Wagner*