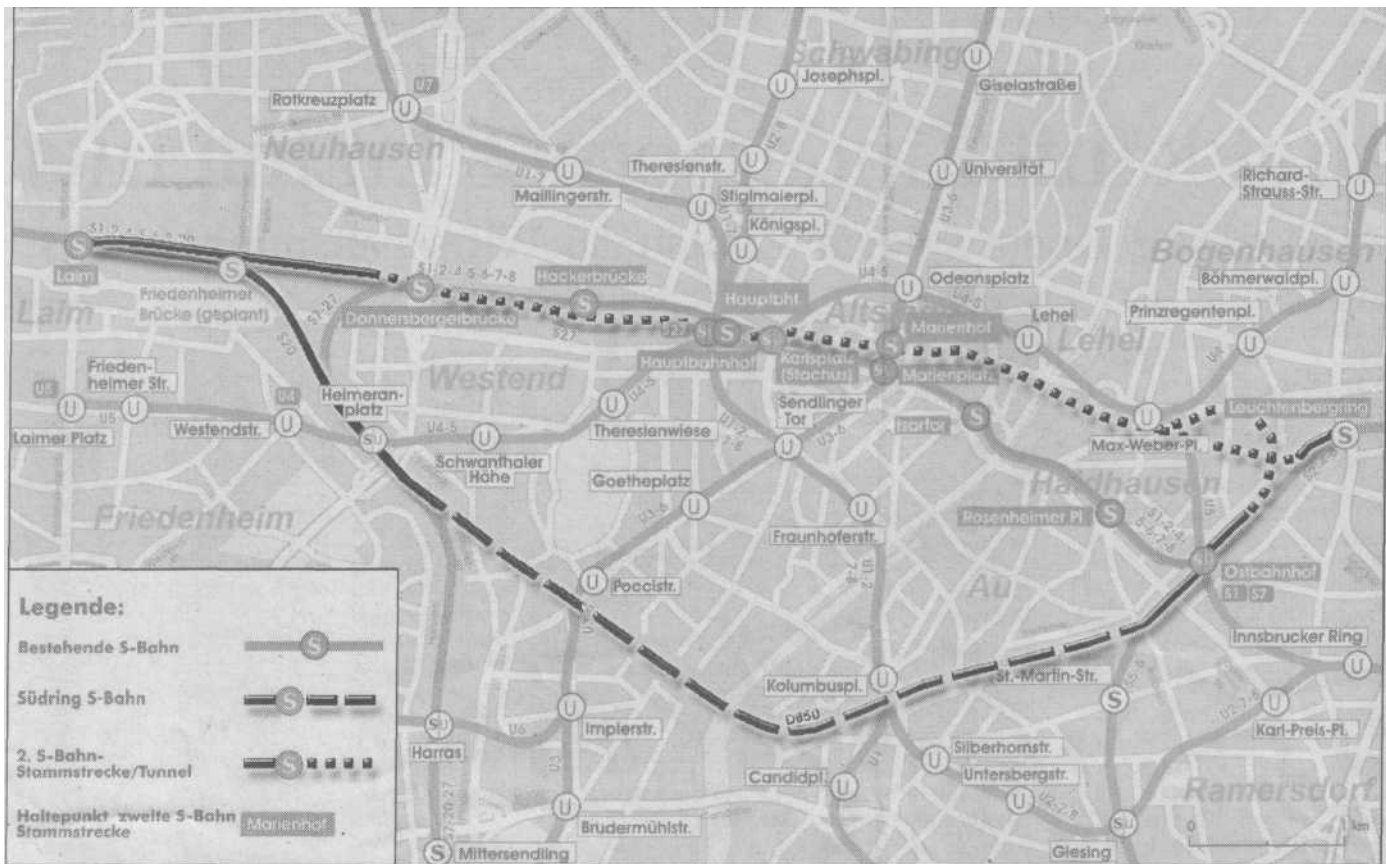


Planungen 2. S-Bahn-Stammstrecke und Südring



Tunnel oder Südring? Eigentlich war die Entscheidung zugunsten des Tunnels bereits gefallen. Doch dessen Finanzierung erweist sich als zunehmend problematisch. Derzeit werden die Kosten des Projekts auf 1,85 Milliarden Euro geschätzt. Grafik: Ickler/Quelle: MW

Neuer Streit um S-Bahn-Tunnel

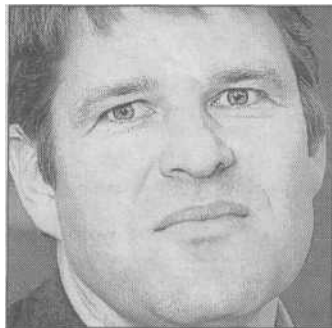
Grüne attackieren Minister Huber: Planungen sind ein Fiasko

VON MATTHIAS KRISTLBAUER

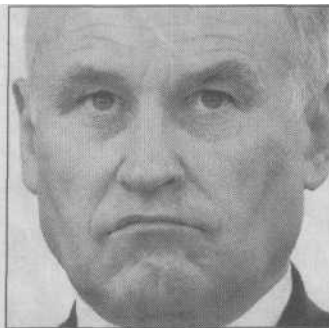
Der Unmut über den sich verzögernden Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels unter der Innenstadt hindurch wächst. Heftige Vorwürfe gegenüber der Staatsregierung haben nun Grünen-Politiker aus Bundestag, Landtag und Stadtrat erhoben. Sie bezeichneten die Tunnelplanungen als „Fiasko“. Deshalb fordern sie Sofortmaßnahmen für den Nahverkehr.

Stadtrat Jens Mühlhaus, der Landtagsabgeordnete Martin Runge und der Bundesabgeordnete Toni Hofreiter stellten klar: Sie fänden es besser, wenn der zweite S-Bahn-Tunnel nicht gebaut würde. Stattdessen sollte der Bahn-Südring die alte Stammstrecke entlasten - eine Idee, von der sich Bahn und Freistaat schon seit langem verabschiedet haben.

Deren Vorhaben, der Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels, ist nun aber ungewiss geworden - vor allem wegen der hohen Kosten. Noch vor vier Jahren sollte das größte



„Der Freistaat dilettiert herum“: Martin Runge, Grüne.



„Grüne sind ideologisch verblendet“: Erwin Huber, CSU.

bayerische S-Bahn-Projekt 900 Millionen Euro kosten. Zuletzt war bereits von 1,85 Milliarden die Rede. Derzeit versucht sich das Verkehrsministerium an einer abgepeckten Variante.

„Dieses Herumdilettieren des Freistaats schadet den Fahrgästen“, schimpfte der Landtagsabgeordnete Runge. Bundestagsmitglied Hofreiter sagte, der „Popanz“ um den zweiten Tunnel „verhindert, dass Geld für mittelgroße Maßnahmen nach München kommt“.

Als Sofortmaßnahme forderten die Grünen mit Um-

weit- und Verkehrsverbänden, darunter Bund Naturschutz und Pro Bahn, den vorgezogenen Umbau des S-Bahnhofs Laim sowie den Ausbau der zum Teil nur eingleisigen Außenäste der S-Bahn. Zugleich müsste auf dem Südring, Höhe Poccistrasse, ein Halt für Regionalzüge eingerichtet werden. Diese Maßnahmen seien unabhängig davon, ob ein zweiter S-Bahn-Tunnel gebaut oder der Südring für S-Bahnen ertüchtigt werde.

„Das ist einmal mehr ein Beispiel für die ideologisch verblendete Verweigerungs-

haltung der Grünen bei nahezu allen großen Infrastrukturprojekten“, sagte Verkehrsminister Erwin Huber (CSU). An einem optimalen Nahverkehr sei den Grünen offensichtlich nicht gelegen.

Doch auch in der rot-grünen Rathaus-Koalition, die das Tunnel-Projekt bislang stützte, kommt Unruhe auf. Wenn der Tunnel noch einmal erheblich teurer werde, „werden die Karten neu gemischt“, währte Thomas Lange, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion. Der Chef der Rathaus-Grünen, Siegfried Benker, fragte, wie groß der Nutzen des Tunnels noch sei, nachdem ursprünglich vorgesehene Haltestellen gestrichen wurden, um Kosten zu sparen.

Auch bei der Stadt rechnet man offenbar nicht mehr mit einem schnellen Baubeginn. Geplant wird, nach dem Umbau der U-Bahn-Haltestelle des Marienhof nun doch provisorisch zu begrünen. Ursprünglich sollten hier schon im vergangenen Jahr die Bagger zum Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels anrücken.

Kostet der S-Bahn-Tunnel mehr, als er Nutzen bringt? An dieser Frage droht derzeit der Bau der neuen Röhre zu scheitern. Grund hierfür ist der Finanzierungsmodus. Normalerweise steuert der Bund bei derartigen Vorhaben 60 Prozent der Kosten bei, der Freistaat 40 Prozent. Damit Geld aus Berlin fließt, muss aber der so genannte Nut-

zen-Kosten-Faktor größer als 1 sein. Beim Tunnel lag er bisher bei 1,07. Nach einer Verteuerung des Vorhabens dürfte er nun unter 1 liegen. Das Projekt wäre damit nicht förderfähig. Das Verkehrsministerium arbeitet nun an einem günstigeren Rumpftunnel. Die Verhandlungen mit der Bahn laufen. Im Frühjahr sollen Ergebnisse vorliegen. mk

Mit rund 1000 Fahrten pro Tag ist die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof an ihrer Belastungsgrenze angekommen. Wie und wo zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, ist aber fraglich. Sehr früh kam als Alternative zu dem zweiten S-Bahn-Tunnel der Südring ins Gespräch, über den auch der Bahnverkehr

Richtung Salzburg läuft. Als Haltestellen wären Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz denkbar. Das Konzept aber wurde nicht weiter verfolgt. Die Entlastungsstrecke sei zu weit von der Innenstadt entfernt, lautete die Kritik. Zudem sei sie zu teuer. Denn ein vierspuriger Ausbau des Südrings wäre wohl unerlässlich. mk