



Die Vollversammlung will lieber durch den Tunnel

Die Zukunft der S-Bahn im Plenum: Es gibt keine Sieger - auch die "Südring"-Fans wechseln nicht die Fahne

Von Dominik Hutter

Tunnel oder Südring? Bei manchem Politiker dürfte diese Fragestellung schon ein Déjà-vu auslösen. Und so ist es angesichts der fortgeschrittenen Debatte unwahrscheinlich, dass am Mittwoch auch nur ein Stadtrat den Großen Sitzungssaal mit neuer Meinung zur Nahverkehrsplanung verließ. Wer vorher für den zweiten S-Bahn-Tunnel war, diesen Eindruck nahm Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) aus dem vierstündigen Expertenhearing mit, fühlte sich anschließend bestätigt. Gleiches gilt für die Freunde des Südrings. Udes Schlussfolgerung lautet daher: weitermachen wie bisher. Was angesichts der vorliegenden Stadtratsbeschlüsse bedeutet: Die Stadt unterstützt den Freistaat bei der Planung eines zweiten S-Bahn-Tunnels.

Ude ermahnte die Befürworter des Südrings, die Ausgangssituation nicht zu vergessen: "Für die S-Bahn ist der Freistaat zuständig." Da müsse eine Kommune schon triftige Argumente für eine Ablehnung der Tunnelpläne vorbringen, und die vermag der OB - anders als beim Transrapid - nicht zu erkennen. Weil aber der Freistaat erklärtermaßen nicht zum Ausbau des Südrings bereit sei, gefährde die Stadt mit einem Nein zur zweiten Röhre den gesamten S-Bahn-Ausbau. Auch Christian Breu, Vorsitzender des Regionalen Planungsverbands und erklärter Tunnelbefürworter, appellierte an die Politiker: "Nehmen Sie die Taube in der Hand, und schießen Sie nicht auf den Spatz am Dach." Angesichts der Bedeutung des Projekts für die Verkehrspolitik der nächsten 50 bis 100 Jahre dürfe man nicht "auf der Billigheimerschiene fahren".

Billigheimer - damit waren die Verkehrsberater Martin Vieregge und Karlheinz Rößler sowie das in Privatinitiative entstandene Planertrio Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz gemeint, die detaillierte Pläne für einen deutlich kostengünstigeren Ausbau des Südrings ausgearbeitet haben. Sie bildeten eine Minderheit auf dem Podium, das ansonsten mit tunnelfreundlichen Experten besetzt war: MVV, Planungsreferat, Regionaler Planungsverband, Deutsche Bahn und natürlich das bayerische Verkehrsministerium selbst beschworen die Vorteile der zweiten Röhre, die wohl zwischen 1,4 und 1,6 Milliarden Euro kosten würde. Grob geschätzt, denn Ministerialdirigent Hans Peter Göttler wollte nach den jüngsten Umplanungen in Haidhausen noch keine offizielle Schätzung abgeben. Der Südring, den Grüne, FDP und Freie Wähler für die bessere Alternative halten, würde nach Berechnungen der Privatplaner je nach Variante zwischen 393 und 600 Millionen Euro kosten.

SPD-Fraktionschef Alexander Reissl zweifelt jedoch an der Belastbarkeit dieser Zahlen. "Wie viele Brücken am Südring müssen denn komplett neu gebaut werden?", fragte er provokant - und der Unterton verriet, dass nach seiner Einschätzung rund zwei Dutzend Brücken, eine davon über die Isar, für die von Vieregge vorhergesagten 393 Millionen Euro nicht zu haben seien. Zwar betonten sowohl Vieregge/Rößler als auch Baumgartner/Kantke/Schwarz die Detailtiefe ihrer Planungen, die nur aufgrund der kurzen Redezeit nicht erkennbar gewesen sei. Reissl wie auch andere Experten zeigten sich jedoch überzeugt, dass die Planungstiefe der beiden Südringvorschläge nicht mit der für den zweiten Tunnel mithalten kann. Insofern seien

die Varianten, samt den Kostenschätzungen und Bauzeitplänen, "nicht vergleichbar". Auch Albert Scheller, der zuständige Planungschef der Deutschen Bahn, äußerte "sehr große Zweifel" an der von Vieregg vorhergesagten Komplett-Fertigstellung bis 2017. Dies sei schon wegen der zeitlichen Zwänge im Genehmigungsprozess nicht zu halten. Göttler sieht das Ganze so: "Wenn die zweite Stammstrecke nicht kommt, müssen alle zurück auf Los" - so nennt sich bekanntlich das Startfeld beim Monopoly. Allerdings musste auch der Vertreter des Ministeriums einräumen, dass die Planungstiefe zumindest auf Höhe Haidhausen noch zu wünschen übrig lässt. Der "deutlich positive" Kosten-Nutzen-Faktor beruhe auf vorläufigen Berechnungen.

Die Befürworter des Südrings kritisierten an der Tunnelplanung die geringe Zahl an Stationen, den weiterhin strikt zentralistischen Aufbau des Nahverkehrsnetzes und die enorme Tieflage. "Was man an Fahrtzeit einspart, geht auf der Rolltreppe wieder verloren", betonte Vieregg. Ein voll ausgebauter Südring sei mindestens ebenso leistungsfähig wie der Tunnel. Und mit dem eingesparten Geld könne man auch noch die vernachlässigten Außenäste für den Zehn-Minuten-Takt fitmachen.

Quelle: [Süddeutsche Zeitung](#)
Nr.71, Donnerstag, den 26. März 2009 , Seite 38

Fenster schließen 