

Gutachten rechnet S-Bahn Südring schlecht

„Die teuerste Bahnstrecke der Welt“

Die vergleichende Studie zwischen Südring und dem geplanten Tunnel der zweiten S-Bahn-Stammstrecke schlägt hohe Wellen. Tunnelbefürworter sehen sich als große Sieger, weil die Untersuchung unterstellt, dass der Südring fast so teuer, aber wesentlich ineffizienter als eine Tunnel-lösung durch die Innenstadt und Haidhausen ist. Doch nun hagelt es Kritik. Fachleute und Politiker unterstellen dem Gutachten, den Südring bewußt teuer gerechnet zu haben.

„Das wäre die teuerste Bahnstrecke der Welt“, spottete Martin Runge, Verkehrsexperte der Grünen im Landtag über die veröffentlichten Zahlen. Das Gutachten beziffert die Baukosten des Südrings mit 1,36 Milliarden Euro – also fast so teuer wie den Tunnel, der mit 1,52 Milliarden sogar billiger geworden ist.

Zuletzt hatte das Planungsbüro Viereg/ Rößler den Ausbau des Südrings zu einer S-Bahn-fähigen Strecke mit 446 Millionen Euro beziffert.

„Völlig unglaublich“ nannten deshalb auch Vertreter des Bund Naturschutz in Bayern e.V (BN) und des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) die Kostenschätzung.

„Eine Kostenexplosion auf 1.3 Milliarden Euro ist absolut nicht nachvollziehbar. Wir fordern eine genaue Erklärung dieser Kostensteigerung“, sagt Richard Mergner, Landesbeauftragter des BN und ergänzt: „Sollte diese Kostenannahme Bestand haben, würde allen Bahnprojekten in Bayern das Aus drohen. Verbesserungen auf der S1 oder S8 Richtung Flughafen oder bei der Nürnberger S-Bahn wären dann nicht mehr finanzierbar“.

Auch Matthias Hintzen vom AAN sieht die Kostenschätzung als unrealistisch an und verweist auf den viergleisigen Ausbau der Strecke Augsburg – Olching – München, die zu großen Teilen durch ebenso dichte Bebauung führe: „Es gibt keinen Grund, weshalb jetzt ausgerechnet beim S-Bahn-Südring das Sechseinhalbfache der sonst üblichen Baukosten anfallen soll.“

„Die Werte sind völlig absurd“, sagt auch Verkehrsplaner Martin

Vieregg, der zusammen mit seinem Kollegen Karlheinz Rößler seit längerem eine eigene Version des Südring-Ausbaus vorgelegt hat, die eigentlich durch die vom Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebene Studie überprüft werden sollte. Doch mit den Viereg/ Rößler-Plänen scheinen sich die Gutachter nicht lange auseinandergesetzt zu haben. „Unsere Planung wurde nicht genau angesehen – es wurde eine neue Planung erstellt, die mit unserer nicht mehr viel zu tun hat“, sagte Viereg zu den HN. Wie realitätsfern die Zahlen von Lahmeyer/ Schüßler in der Studie sind, versucht Viereg an einem weiteren aktuellen Bauvorhaben zu zeigen. Bei der Bahn-Ausbau-Strecke München-Ingolstadt habe im Abschnitt Obermenzing-Röhrmoos ein Gleiskilometer 3,72 Millionen Euro gekostet. Die vom Wirtschaftsministerium beauftragten Planer errechneten pro Kilometer Südring 28,9 Millionen Euro – siebeneinhalb mal soviel.

Dass der Südring teurer wird wie die Strecke München-Ingolstadt, haben aber Viereg und Rößler auch errechnet. Sie beziffern aufgrund der zahlreichen kreuzenden Verkehrswege im Stadtgebiet den gebauten Gleiskilometer auf dem Südring mit 8,4 Millionen Euro. Dies sei immerhin um den Faktor 2,5 teurer wie die Vergleichsstrecke, vom Faktor 7,5 aber immer noch weit entfernt. „Wir haben alle Kosten berücksichtigt“, sagt Martin Viereg und bleibt auch dabei, dass der Ausbau des Südrings 446 Millionen Euro kosten werde. Doch ein abschließendes Bild von der Studie kann sich Marin Viereg noch nicht machen: „Wir wissen nicht, wie die

Auftragstellung lautete - das ist geheim. Das wissen auch die Stadträte nicht“.

Doch Viereg/ Rößler vermuten, dass sich die immensen Mehrkosten in der Bauleistik verstecken. So sei für den Bereich Laim bei der Planung von Lahmeyer/ Schüßler ein Tunnel vorgesehen, der 16 Gleise unterqueren soll, aber nur für den Baustellenverkehr während der Bauzeit bestimmt ist. Außerdem lägen zu bauende Überwerfungsbauwerke auf der aktuellen S-Bahn-Trasse, was aufwendige Umfahrungsstrecken nötig mache, die möglicherweise auch noch mehrfach verlegt werden müssten. Diese teuren Maßnahmen wollen Viereg und Rößler vermeiden, indem sie die Baustelle über Baustraßen anfahren, die auf der späteren S-Bahn-Trasse liegen. Die Überwerfungsbauwerke seien auf einem Grünstreifen zwischen den Gleisen geplant, wo sie den laufenden Verkehr nicht stören.

Noch kennen die beiden Südringbefürworter nicht alle Detailpläne der Strecke, doch wenn diese Unterschiede auf der gesamten Strecke zu finden wären, würde sich laut Viereg „die Kostendifferenz zwischen den beiden Planungen in großen Teilen allein schon über die unterschiedliche Bauleistik erklären lassen“.

Dass die Tunnelbefürworter noch nicht auf der Siegerstraße sind, zeigte auch eine von Green City organisierte und von Marco Eisenack moderierte Diskussionsrunde am 19.11. im Verkehrsmuseum des Deutschen Museums an der Theresienhöhe. Nachdem Antje Altman vom Planungsbüro Schüßler-Plan und Konrad Daxenberger von der

Lahmeyer München Ingenieurgesellschaft ihre im Auftrag des Wirtschaftsministeriums erarbeitete Studie in Grundzügen präsentiert hatten, entspann sich eine lebhafte Diskussion.

„Mir ist kein einziges Schienenprojekt in Deutschland bekannt, das so teuer ist“, sagte Grünen-Stadträtin Sabine Nallinger mit Blick auf die 1,33 Milliarden Euro Baukosten. Für das gleiche Geld könne man normalerweise eine elf Kilometer lange U-Bahn mit elf Stationen bauen. Unklar sei ihr auch, warum in der Studie 64(!) Hektar Ausgleichsflächen notwendig würden. Aufgrund mangelnder Transparenz sei es unmöglich zu überprüfen, ob sich die Gutachter an den Plänen von Vieregg und Rößler orientiert hätten. „Die Präsentation wirft mehr Fragen auf, als sie beantwortet“, resümierte Nallinger.

„Das Ziel, den Südring zu verhindern, ist mit großer Kreativität erreicht worden“, spottete Markus Blume, CSU-Landtagsabgeordneter über die Studie. Definitiv vermisse er Untersuchungen zu einem „Südring light“, da ihm der präferierte Ausbau der Strecke in vielen Punkten als unnötig aufwändig erscheine. Ein Manko sei auch, dass die Bedeutung der Poccistraße als Haltepunkt für Regionalzüge überhaupt nicht untersucht worden sei. „Das ist für mich als politischer Entscheidungsträger keine Hilfestellung“, sagte der Landtagsabgeordnete. Außerdem warnte Blume davor, immer nur auf einzelne Verkehrsprojekte zu starren: „Wir haben leider kein Gesamtkonzept für den Bahnknoten München“. Hier sei es wichtig, Nahverkehr, Regionalverkehr, Fernverkehr und eine schnelle Flughafenanbindung gleichermaßen im Auge zu behalten. Einen Anlaß für Tunnelverfechter, nun zu frohlocken, sieht Blume angesichts des mageren Kosten-Nutzen-Faktors von 1,15 (unter 1,0 erhält kein Verkehrsprojekt öffentliche Zuschüsse, d.Red.) für die unterirdische Variante der Zweiten Stammstrecke jedenfalls nicht.

„Ich kenne in Bayern Projekte, die über den Faktor 2 kommen, sagt Blume. Deshalb favorisiere er auch einen Ausbau des Südrings, kombiniert mit einer baulichen Ertüchtigung der S-Bahn-Außenäste und

sagt: „Hier würde der Kosten – Nutzen-Faktor bei über 3 liegen!“

Auch Berthold Maier vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) konnte die Kosten, die die Büros Schüßler/ Lahmeyer für den Südring berechnet hatten, nicht nachvollziehen. Außerdem bezweifelte er, dass der Südring erst bis 2023, der Tunnel jedoch schon bis Ende 2017 fertiggestellt werden könne.

Frank Kutzner vom Bayerischen Wirtschaftsministerium sah sich hingegen von der Studie bestätigt und betonte, dass der S-Bahn-Tunnel den „größten verkehrlichen Nutzen und eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt“ garantiere. Geradezu händeringend warb auch SPD-Stadtrat Ingo Mittermaier dafür, den Tunnel endlich als beste Lösung zu akzeptieren und es nicht zu riskieren, dass der S-Bahn-Tunnel schließlich nicht mehr vom 2018 auslaufenden Bundesförderpotenzial profitieren könne.

Doch das lässt Volker Böhm von der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen kalt. Vielmehr kritisiert er ebenfalls die neue Südring-Studie: „Hier wurde die sowieso schon fragwürdige Studie von 2001 zur Grundlage genommen.“ Eine Wurzel des „Teuerrechnens“ sei das Bahngelände an der Reifenstuhlstraße, kurz vor der Braunauer Brücke. Dort habe die DB gegenüber dem Planungsreferat weite Teile des Geländes für tabu, sprich nicht überbaubar, erklärt. „Hintergrund ist wohl, dass die DB-Tochtergesellschaft Aurelis dieses Areal, mittlerweile teuerster Stadtentwicklungsgrund, für eigene Immobilienprojekte nutzen will.“ Dies mache aber Planungen für den Südring aufwendig, teuer und mache den Abbruch von einigen Häusern zwingend.

Auch Ingeborg Michelweit und Dr. Walter Heldmann von der Bürgerinitiative hegen „begründete Zweifel“ an den für den Südring errechneten Kosten und verweisen in einer Pressemitteilung auf die weiterhin bestehenden Probleme des S-Bahn-tunnels wie Sicherheitsrisiken, Taktausdünnung und zu wenige Haltestellen. Schließlich kündigten sie an, den Kampf auch juristisch weiterführen zu wollen: „Bleiben die berechtigten Zweifel am Sinn dieses Tunnels weiter beste-

hen, werden wir alle rechtlichen Mittel ausschöpfen um zu verhindern, dass die verkehrspolitische Zukunft von München verbaut wird.“

Markus Wagner

Noch Hoffnung für den Südring (Kommentar)

Nach dem Stand der Dinge werden die Tunnelbefürworter das Vergleichende Gutachten von Lahmeyer/ Schüßler nicht als schnellen Sieg verbuchen können. Zu vielfältig ist die Kritik in Detailfragen, zu erdrückend der Verdacht, dass der Südring teuer gerechnet und damit abgeschlossen werden sollte. Auch wenn sich eine Stadtratsmehrheit noch im Dezember für den Tunnel aussprache – viel entscheidender wird das für Januar angesetzte Expertenhearing im Landtag sein. Doch gerade dort gibt es über Fraktionsgrenzen hinweg eine immer größer werdende Zahl von Kritikern, die Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) und OB Christian Ude (SPD) in ihrer Begeisterung für den S-Bahn-Tunnel quer durch München nicht mehr folgen können. Es gibt noch Hoffnung für eine attraktive und sinnvolle Ergänzung des Münchner S-Bahn-Verkehrs – es gibt noch Hoffnung für den Südring.

mw

Kinder aus Ing wollen in die Innenstadt

Aus Nostalgie für ihre schöne S-Bahn baut München einen Tunnel. Wird die neue S-Bahn eine Geisterbahn?

Die Münchner S-Bahn ist die erfolgreichste S-Bahn aller Zeiten. Sie ist so großartig, daß sie in die Biographie und die Träume einer ganzen Generation von jungen Menschen eingegangen ist. In „jetzt.muenchen der Süddeutschen Zeitung vom 27. Oktober 09 ist das beschrieben: All die Kinder aus „ing“, deren Eltern vor 30 Jahren ins Grüne zogen, nach Gauting, Herrsching, Freising, in „die beiden Föhringe“, sind da aufgewachsen „in einer idealen Mischung aus Stadt und Land. Da war Fußball neben Kuhweiden *und da war der zwanzig Minuten Takt der S-Bahn zum Marienplatz und beides war*

gleich wichtig.“ Für die Kinder und ihre Eltern, die ebenfalls wochentags pendeln und am Samstag zum Einkaufen in die Innenstadt = Fußgängerzone, die Rennstrecke zwischen Stachus und Marienplatz zum Shoppen wollen. Münchens S-Bahn, ich zitiere, „verbindet ein großes Mehrgenerationenhaus – für die Kinder vom Speckgurt ist das Kinderzimmer immer nahe.“

Und deshalb, weil die Münchner S-Bahn so erfolgreich ist, denkt jeder, wir würden das jetzt wieder kriegen. Was der Stadtrat auch verspricht: Das machen wir noch einmal, gleichsam einen Klon von unserer schönen S-Bahn: Wir bohren einen zweiten Tunnel und bauen eine zweite Stammstrecke neben der ersten. Dann haben wir doppelt soviel S-Bahn mit zweimal soviel Personenbeförderung und genauso gut, genau so schnell und genau so bequem wie jetzt!

Nun, das ist Nostalgie. Wir leben nicht mehr in den Siebzigern und die kommen auch nicht zurück. Und wir kriegen auch keine zweite S-Bahn Stammstrecke. Was wir kriegen werden, ist eine Geisterbahn, die die Innenstadt unterquert. Nochmal so tief unter der Erde wie die U-Bahn am Marienhof, und in der niemand sitzen wird.

Den Schaden werden die jungen Menschen tragen, die jetzt aufwachsen. Den großen Schaden werden nicht die von den Baustellen „betroffenen“ Stadteile Innenstadt und Haidhausen haben, den großen Schaden wird eine ganze Generation von Münchnern tragen, mit einer Geister-S-Bahn in 40 Metern Tiefe, die nur zweimal hält und nicht da, wo sie hin wollen. Der Tunnel versaut uns die Zukunft der S-Bahn!

Die Münchner Bürger hätten eigentlich ein Recht darauf, daß wir eine neue, zukunftsfeste Verkehrsplanung entwerfen: Wie in den nächsten 30 Jahren die S-Bahnen und U-Bahnen in und aus der Münchner Innenstadt fahren sollen: Attraktiv, bequem, schnell und preiswert. Und im zehn Minuten Takt. Um noch mehr Leute aus dem Auto raus und in den MVV zu kriegen. Aber doch nicht in vierzig Metern Tiefe! Wenn ich die Möglichkeit habe zu planen, dann plane ich

doch nicht so was. Wer will denn das?

Wir leben nicht mehr in den 70ern! Und es gib auch keine Deutsche Bahn mehr, die Verkehrsplanung macht. Es gibt nur noch die DB Projektbau, die sicherlich technische Meisterleistungen der Ingenieurskunst in den Münchner Boden senken wird. Für die DB Projektbau ist München wie ein Schweizer Käse, der schon ziemlich löchrig ist und in den man noch mehr Löcher bohren kann. Die DB Projektbau macht, was man ihr aufträgt und sie liefert hervorragende Bauleistungen. Nur, wo sie mit ihren Löchern an die Oberfläche kommt, ist der DB Projektbau und Herrn Scheller herzlich egal. Marienplatz geht nicht mehr, da sind schon zu viele Löcher, also halt unter dem Marienhof! Hoppla, ach so der Ostbahnhof ist nicht mit drin! Drei verschiedene Tunneltrassen und Varianten für S-Bahn-Stationen gab es schon in Haidhausen! Und alle waren gleich gut.

Denn die DB Projektbau macht keine Verkehrsplanung! Verkehrsplanung macht auch sonst niemand. Weder die DB Regio, noch die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft noch das bayerische Wirtschaftsministerium. Keiner von denen hat die Kenntnisse und Kompetenzen dazu. Die MVG könnte Verkehrsplanung machen und hat mit der Fahrgastbefragung eine Grundlage für eine Münchner Verkehrsplanung (nicht Süd- und Ostbayern, um die's auch geht) geschaffen, aber sie macht ebenfalls keine Verkehrsplanung, sondern sagt: Die zweite Stammstrecke geht uns nichts an. Die planen DB und Freistaat!

Hallo, es gibt keine Deutsche Bahn mehr und wir leben auch nicht mehr in den 70ern. Nur die DB Betriebs-AG und die DB Projektbau träumen nostalgisch noch von sicherheitstechnischen Szenarien aus den Siebziger Jahren. Nach Nine-Eleven und nach der Explosion im Tunnel unter dem Montblanc.

Aus Nostalgie für unsere schöne S-Bahn baut München eine Geisterbahn, die keines unserer Verkehrsprobleme löst und selbst den Servi-

ce der alten S-Bahn mit dünneren Takten nicht verbessern sondern **verschlechtern** wird. Auch an den gefürchteten Verspätungen wird sich kaum was ändern, leider. So versäumt München eine zukunftsfähige Verkehrsplanung für die nächsten Generationen.

Nehmen Sie mal ganz konkrete Beispiele, wie die Pendler aus Mühldorf, die morgens am Ostbahnhof halbstündlich aus den Doppelstöckern strömen. Welchen Grund hätten die wohl, an den alten S-Bahnen vorbei zu gehen, dann unter die U-Bahn hinabzusteigen und Richtung Pariser Platz zu laufen, um in die neue Stammstrecke zu kommen? Fakt ist, die rennen einen fast um, um so schnell wie möglich in die S-Bahn auf dem nächsten Bahnsteig zu kommen. Warum sollten die jetzt auf einmal die übernächste Anschlußmöglichkeit in die Innenstadt wählen?

Oder die Flughafen-Passagiere mit ihren Rollkoffern, wenn sie zum Stachus, zur Hackerbrücke oder zum Marienplatz wollen. Warum sollten die am Marienhof in 40 Metern Tiefe landen wollen?

Lassen Sie sich doch einmal Modelle oder Schaubilder von den Stationen Marienplatz, Ostbahnhof und Hauptbahnhof zeigen und wie wir da an die Oberfläche kommen aus einer Tiefe, die doppelt so tief ist wie die U-Bahn am Marienhof! Lassen Sie sich das mal zeigen, damit Sie hinterher nicht sagen, das haben wir nicht gewußt!

Monika Naggl