

München

## **Verwinkelte Gänge Die Planer des Freistaats weisen den Vorwurf, sie hätten falsch gerechnet, vehement zurück**

**Ein zweiter S-Bahn-Tunnel würde lange Fußwege beim Umsteigen mit sich bringen, sagen Gegner des Projekts. Sie legen ein Gutachten vor, in dem sie versuchen, Pfusch bei der Planung nachzuweisen**

Von Marco Völklein

Wie geht es weiter mit dem geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel? Am Mittwoch erst hatte Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) bekräftigt, er werde das Projekt trotz der erwarteten Kostensteigerungen verwirklichen. Die zweite Röhre sei notwendig für die Stadt und die umliegenden Landkreise. „Wir wollen die zweite Stammstrecke und wir werden sie auch bauen“, erklärte Seehofer.

Doch nach wie vor ist die Finanzierung des 2,5-Milliarden-Euro-Projekts ungeklärt. Und nach wie vor liegen noch keine abschließenden Baugenehmigungen vor. Vielmehr noch: Die Gegner des Projekts werben vehement für eine alternative Lösung und versuchen, dem Freistaat und den von ihm beauftragten Gutachtern Pfusch bei der Planung nachzuweisen. So hat am Donnerstag die Haidhauser Bürgerinitiative ein Gutachten des Beratungsunternehmens Vieregg-Rössler vorgelegt, wonach der volkswirtschaftliche Nutzen des Tunnels unter die Marke rutscht, bis zu der der Staat den Bau überhaupt fördern darf.

Die Berater haben sich dabei die Reisezeiten angesehen, die die Fahrgäste heute zurücklegen und die sie künftig nach der Inbetriebnahme des zweiten Tunnels bewältigen werden. Dies ist wichtig, weil laut Gutachter Martin Vieregg der gesamte volkswirtschaftliche Nutzen des Projekts sich aus verbesserten Reisezeiten ergibt. Entweder weil ein Großteil der Fahrgäste künftig schneller von A nach B kommt. Oder weil viele Autofahrer sich wegen der besseren S-Bahn-Anbindung zu einem Umstieg entscheiden werden. Unterm Strich kommt das vom Freistaat beauftragte Gutachterbüro Intraplan so zu einer Reisezeitverbesserung von 600000 Fahrgastminuten pro Tag. Vieregg bestätigt in seiner Berechnung in etwa diesen Wert.

Allerdings müssen viele Fahrgäste künftig umsteigen, um zu ihren Zielen zu gelangen – zum Beispiel am Hauptbahnhof oder am Marienhof. Die dort geplanten Stationen werden dann bis zu 40 Meter unter der Erde liegen. Das wiederum hat zur Folge, dass die Passagiere lange Fußwege über mehrere Rolltreppen oder Aufzüge sowie durch verwinkelte Gänge auf sich nehmen müssen. Diese längeren Laufwege allerdings, sagt Planer Vieregg, hätten die Intraplan-Leute in ihren Gutachten nicht berücksichtigt. Unterm Strich kommt Vieregg auf 950000 zusätzliche Fahrgastminuten, die die S-Bahn-Nutzer künftig länger unterwegs seien – eben weil sie sich erst durch die unterirdischen Gänge kämpfen müssten. Rechne man diesen Wert gegen die von Intraplan kalkulierten Reisezeitgewinne, ergebe sich ein negativer, ein unterirdisch schlechter Wert. Steuergeld dürfte demnach gar nicht in die geplante zweite Röhre fließen, sagt Vieregg.

Die Planer von Intraplan weisen den Vorwurf, sie hätten falsch gerechnet, vehement zurück. „Natürlich haben wir die längeren Fußwege berücksichtigt“, sagt Intraplan-Gesellschafter und -Prokurist Bernd Kollberg. Die langen Strecken von den geplanten Tiefbahnhöfen an die Oberfläche oder zu anderen Verkehrsträgern seien von zentraler Bedeutung für die Berechnung des Nutzens. Diese nicht zu berücksichtigenden, können wir uns gar nicht leisten“, sagt Kollberg. Im Zweifelsfall müssen wir damit auch vor Gericht bestehen.“

In der Tat wird es letztlich wohl darauf hinauslaufen. Die Haidhauser Bürgerinitiative hat bereits angekündigt, rechtliche Schritte gegen die Baugenehmigung, den sogenannten Planfeststellungsbeschluss, einzuleiten – so die Genehmigung denn mal irgendwann vorliegt. Bislang jedenfalls hat das dafür zuständige Eisenbahnbundesamt (EBA) nur für den mittleren Abschnitt des geplanten Tief隧nells zwischen Stachus und Isar eine Genehmigung erteilt. Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) rechnete zuletzt damit, dass zumindest für den Abschnitt westlich davon (Stachus-Laim) noch im Januar die Genehmigung ergeht. Am Donnerstag aber teilte eine Sprecherin Herrmanns mit, der Beschluss könnte auch erst Anfang Februar durch das EBA erlassen werden.

Für den Abschnitt im Osten (Isar bis Leuchtenbergring) soll der Planfeststellungsbeschluss ohnehin erst in der zweiten Jahreshälfte 2015 kommen. Eine Neuberechnung des Kosten-Nutzen-Faktors lehnte Herrmann indes ab: Das Vieregg-Rössler-Gutachten liefere keine fachlich fundierte Begründung, um die volkswirtschaftlich positive Wirkung der zweiten Stammstrecke infrage zu stellen.

**Passanten nutzen die Rolltreppen im Stachus-Untergeschoss. Sollte der zweite S-Bahn-Tunnel gebaut werden, müssten die Fahrgäste noch weiter in den Untergrund: Bis zu 40 Meter tief liegen die geplanten Stationen. Diese langen Wege, die sich daraus ergeben, werden von den Projektgegnern heftig kritisiert. Foto: Klaus Gabbert/dpa**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 16. Januar 2015, Seite 44