

Gutachter: Stammstrecke nicht förderfähig

Ist der Bau der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke unwirtschaftlich und damit nicht förderfähig? Das behaupten die Freien Wähler unter Berufung auf eine Studie der Verkehrsplaner Viereg-Rössler. Die Fachleute kamen zu dem Ergebnis, dass Fahrgäste wegen der zweiten Röhre künftig sogar länger unterwegs wären als heute.

VON ULRICH LOBINGER
UND FELIX MÜLLER

Es ist eines der größten Infrastrukturprojekte des Landes – und eines der umstrittensten. Die Zweite S-Bahn-Stammstrecke soll das strapazierte Münchner ÖPNV-System entlasten. Weit über drei Milliarden Euro würde die sieben Kilometer lange Röhre kosten. Wenn sie denn kommt. Zweifel gibt es viele. Und sie bekommen wieder mal Nahrung. Das Ergebnis einer neuen Studie: Eine Förderung der Stammstrecke sei gar nicht möglich.

Das Verkehrs-Beratungsbüro Viereg-Rössler hat im Auftrag des Vereins „Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau“ eine Studie erstellt. Auf

diese berufen sich die Freien Wähler jetzt bei ihrem Frontalangriff auf die Stammstrecke.

Sie hatten bereits vor der Studie Zweifel, ob unterm Strich nennenswerte Reisezeitverkürzungen durch den zweiten S-Bahn-Tunnel entstehen würden. Aus ihrer Sicht gehen nicht nur Verbesserungen, sondern auch Verschlechterungen mit der zweiten Röhre einher. So sei für zahlreiche S-Bahn-Stationen auf Außenstrecken mit Express-Verkehr eine Ausdünnung des Takt-Angebotes von 10 auf 15 Minuten vorgesehen. Außerdem seien zusätzliche Umsteigevorgänge erforderlich. Besonders kritisch sehen die Freien Wähler die extreme Tieflage der neuen Innenstadt-Bahnhöfe. Dadurch ergäben sich „massive Reisezeitverlängerungen“ durch lange Umsteigewege und Rolltreppen-Förderzeiten für die Fahrgäste, die vom zweiten Tunnel an die Oberfläche gelangen wollten, argumentiert der Münchner Landtagsabgeordnete Michael Piazo in einer Mitteilung.

Piazo sieht die Studie als Bestätigung seiner Befürchtungen. Die Experten kommen zu dem Schluss, dass der Nutzen-Kosten-Wert des Zweiten S-Bahn-Tunnels negativ ist. Bahn und Politik gehen von einem Wert zwischen 1,04 bis



Eine S-Bahn kommt am Ostbahnhof aus dem Tunnel: Kommt irgendwann die zweite Röhre?

1,23 aus. Allerdings beruhen diese Werte laut Freien Wähler auf veralteten Kostenschätzungen. Würde man aktuelle Kosten-Prognosen zu Grunde legen, würde sich ein Nutzen-Kosten-Faktor von unter 1,0

ergeben. Damit wäre das Projekt nicht mehr förderfähig, sagt Piazo.

Wegen der in bis zu 48 Metern Tiefe liegenden Bahnhöfe der Zweiten Stammstrecke sind nach Berechnung von

Viereg-Rössler zudem die Zeitersparnisse für viele Reisende nicht nur gering, sondern sogar negativ. Die Firma Intraplan Consult, die 2012 den positiven Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt hatte, sei we-

gen eines Rechenfehlers zu einem anderen Schluss gekommen, so die Beurteilung.

„Im Ergebnis kann diese Abweichung von den Vorgaben zu einem negativen Nutzen-Kosten-Faktor führen, was eine Finanzierung des Zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels durch die öffentliche Hand unmöglich macht“, sagt Piazo. Die Freien Wähler haben nun die Staatsregierung per Dringlichkeitsantrag aufgefordert, die Berechnungen aus dem Jahr 2012 offenzulegen, „um diese Unstimmigkeiten aufzuklären“.

Die Kritik ist Wasser auf die Mühlen der Stammstrecken-Gegner im Rathaus. „Natürlich ist die Stammstrecke immer grenzwertig berechnet gewesen“, unterstrich Grünen-Stadtrat Paul Bickelbacher gestern. Die Stammstrecken-Befürworter im Rathaus hingegen zeigten sich auf Nachfrage wenig beeindruckt. „Das Ergebnis wundert mich überhaupt nicht“, sagte SPD-Stadtrat Ingo Mittermaier. Er halte die Gutachter von Viereg-Rössler für „nicht seriös“. In gleiche Horn blies CSU-Fraktionsvize Michael Kuffer. Er bezeichnete die Studie als eine „Einzelmeinung.“ Das bayerische Innen- und Verkehrsministerium will sich heute zu der Studie äußern.