

# Kathedralen des Tiefbaus

**Verkehr** Mit einem neuen, ultratiefen S-Bahn-Tunnel soll München das leistungsfähigste Nahverkehrssystem der Republik bekommen. Visionäre Politik – oder Milliardenverschwendung?

Die Maschinen, die München vor dem Verkehrskollaps retten sollen, sind langsamer als der dickste Stau. Etwa sieben Meter pro Tag wird jeder der vier Tunnelbohrer vorankommen durch Schluffe und Tongestein.

Zwei Millionen Kubikmeter müssen ausgebrochen werden für zwei neue S-Bahn-Röhren unter der bayerischen Landeshauptstadt. In neun Jahren soll die „zweite Stammstrecke“ in Betrieb gehen, 40 Meter tief, 10 Kilometer lang und 3,2 Milliarden Euro teuer. Knapp 700 Millionen Euro werden zurückgelegt als Reserve – für mögliche Überraschungen.

Münchens zweite Stammstrecke ist das derzeit teuerste Nahverkehrsprojekt der Republik, lange umstritten und zwischenzeitlich gestoppt wegen der enormen Kosten. Der Bund und das Land Bayern werden sie nun im Wesentlichen bezahlen. Die Deutsche Bahn soll sie bauen. Und alle drei begreifen die neuen Röhren als verkehrspolitische Rettungstollen.

Die Boomtown im CSU-Staat erstickt am eigenen Wohlstand. Die Wohnungspreise erklimmen immer neue Höhen, die Pendlerdistanzen reichen längst bis nach Rosenheim und Landshut, die tägliche Verkehrs lawine wächst und wächst. „München ist die Pendlerhauptstadt der Republik“, erklärt Frank Kutzner, Bauoberrat der Landesregierung.

Allein 500 000 Angestellte, sagt er, seien jeden Tag in der Stadt unterwegs, die könne man statistisch am leichtesten erfassen. Hinzu kommen Selbstständige, Beamte, Schüler und Studenten und dann noch die Touristen – München ist ja nicht nur reich, sondern auch schön.

Kutzner hat das Sachgebiet II E 2, den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße, und der funktioniert in München gar nicht mal so schlecht. Etwa ein Drittel der Berufspendler kommt mit den Bahnen in die Stadt, weit mehr als in anderen deutschen Städten. Kutzner hätte gern noch mehr, aber das geht nicht – nicht mit dem bestehenden Schienennetz.

Die erste Stammstrecke der Münchner S-Bahn, zwei unterirdische Gleise in Ost-West-Richtung, war einst ein bahnbrechendes Bauwerk, ausgelegt für 250 000 Fahrgäste am Tag – damals eine sensationelle Kapazität. Inzwischen nutzen an Werktagen 840 000 Passagiere die Münchner S-Bahnen. Und die Stammstrecke ist zum Flaschenhals eines notorisch überlasteten Systems geworden. Die Züge fahren

im Zweiminutentakt, praktisch auf Sicht. Es wurde bereits das Signalsystem des ICE eingebaut, doch Störungen sind inzwischen die Regel – mit Auswirkungen bis nach Freising und Herrsching am Ammersee.

Wie der Bypass einen Herzkranken, soll die zweite Stammstrecke nun den Münchner Verkehrsverbund vor dem Infarkt bewahren. Doch die Operation wird kompliziert, denn der Boden unter München ist bereits perforiert von einem Tunnelgekröse aus S- und U-Bahn-Linien. Für die neuen Röhren muss nun in eine dritte Ebene vorgedrungen werden – bis zu 48 Meter unter die Oberfläche. München bekommt damit eine der tiefsten städtischen Bahnlinien Westeuropas.

„Das ist schon ein Prestigeprojekt für Ingenieure“, sagt Markus Kretschmer, Leiter des Großprojekts bei der DB Netz AG. In Großprojekten ist der 50-jährige Bauingenieur kampferprobt. Er hat schon an der Münchner Transrapid-Trasse mitgeplant, die dann verworfen wurde, und zuletzt an einem U-Bahn-Bau in Katar.

Nun sitzt Kretschmer in einem Glas kasten auf Stahlstelzen hinter dem Münchner Rathaus. Die Bahn hat hier ein Informationszentrum mit eindrucksvollen Videovorführungen und virtuellen Spaziergängen errichtet. Wie Kathedralen des Tiefbaus lassen sie sich auf diese Weise schon besichtigen, die drei geplanten Stationen mit ihren gigantischen Rolltreppenkonstrukten.

Es wird reichlich Lärm geben beim Ausheben der Schächte, Dreck und Lkw-Verkehr. Zwei bis drei Jahre, meint Kretschmer, „dann sind wir unten, und das Schlimmste ist vorbei“. Es gehe darum, das wird er nicht müde zu wiederholen, „das Projekt partnerschaftlich mit den Bürgern und Anwohnern“ durchzuführen.

Sechs Klagen sind noch anhängig, alle im Osten des geplanten Baugebiets, wo die Bürgerinitiative Haidhausen den stärksten Widerstand leistet. Anfangs sollte ein Teil der Strecke offen gebaut, also von oben ausgegraben werden. Aber der Plan ist vom Tisch. „Es wird nicht annähernd so dramatisch sein, wie es manchen noch vorkommt“, sagt Kretschmer.

Doch es gibt weitere Einwände, Zweifel grundsätzlicher Art. Es geht um die Frage, ob die Investition der öffentlichen Milliarden wirklich Sinn ergibt. Als fachlichen Frontmann hat die Haidhausener Bürgerinitiative den Verkehrsberater Martin Vier-

egg in Stellung gebracht, einen streitbaren Kritiker großer Bahnprojekte.

Was die zweite Stammstrecke betrifft, hat sich der promovierte Kaufmann die Expertise vorgenommen, die den volkswirtschaftlichen Nutzen des gesamten Projekts nachweisen soll. Sie nennt sich „Standardisierte Bewertung“, ist vielschichtig und komplex, eine für den Laien ungenießbare Lektüre. Der Nutzen errechnet sich aus der zu erwartenden Vermeidung von Autofahrten durch die zusätzliche Strecke. Er muss auf lange Sicht die Kosten, also über drei Milliarden Euro, kompensieren.

Mit der Bewertung der zweiten Stammstrecke hat die Landesregierung die Münchner Verkehrsberatungsgesellschaft Intraplan beauftragt. Die Rechnung musste im Zuge der Verschiebungen des Projekts mehrfach aktualisiert werden. Die kalkulierten Kosten stiegen dabei, aber auch der prognostizierte Nutzen, denn München wächst und damit auch das Potenzial der vermeidbaren Autofahrten. So weit scheint alles logisch und nachvollziehbar, doch die Rechnung geht nur haarscharf auf.

Ergebnis des Intraplan-Kalküls ist ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,05. Eine Zahl unter eins würde bedeuten, dass die Kosten den Nutzen übersteigen. Dann dürfte ein solches Infrastrukturprojekt nicht mit Steuergeldern finanziert werden. Der ultratiefe Tunnel ist also ein volkswirtschaftlicher Grenzgänger. Allgemein üblich ist ein Faktor von zwei und mehr.



„Wir wissen, dass das nicht üppig ist“, räumt Bauoberrat Kutzner ein, verwahrt sich aber gegen jede Unterstellung, hier sei etwas schöngerechnet worden. Intraplan sei „erfahrungsgemäß sehr konservativ und immer auf der sicheren Seite“.

Dem widerspricht Verkehrsfachmann Viereg in einer umfangreichen „kritischen Stellungnahme“. Im Kalkül, schreibt er, verbergen sich vier Fehler, darunter ein besonders gravierender: Tatsächlich würden zwar mehr Passagiere ans Ziel kommen, wenn Züge durch die zweite Röhre führen. Für viele jedoch würde die Fahrt umständlicher, denn die zweite Strecke hätte wegen ihrer Tiefe nur drei Stationen: Ostbahnhof, Marienhof und Hauptbahnhof. Die zu errichten, wird aufwendig und teuer genug sein.

Passagiere, die in einem Zug sitzen, der den zweiten Tunnel nutzt, aber etwa zum Stachus oder Isartor wollen, müssen unterwegs umsteigen. Das ist lästig, selbst wenn sich die Fahrzeit dadurch kaum oder gar nicht verlängert. Die standardisierte Bewertung muss solche Unannehmlichkeiten berücksichtigen. Der Fachmann spricht von „gewichteten Reisezeiten“. Und diese, sagt Viereg, habe Intraplan nicht korrekt ausgewiesen.

In seinem Gegenentwurf steht am Ende ein negativer Nutzwert – und eine absurd anmutende Konsequenz: Die unpraktische Umsteigerei und die langen Wege in die Tiefe würden derart viele Passagiere vergraulen, dass wieder mehr mit dem Auto fahren. Der Kritiker prognostiziert eine „Verlagerung von der S-Bahn auf den Pkw von rund 14 000 Fahrten pro Werktag“.

Bauoberrat Kutzner kennt Viereggs vernichtende Gegenrechnung. „Die Ausführungen“, sagt er, „zeugen nur stellenweise von Kompetenz und sind nicht immer fachlich belastbar.“

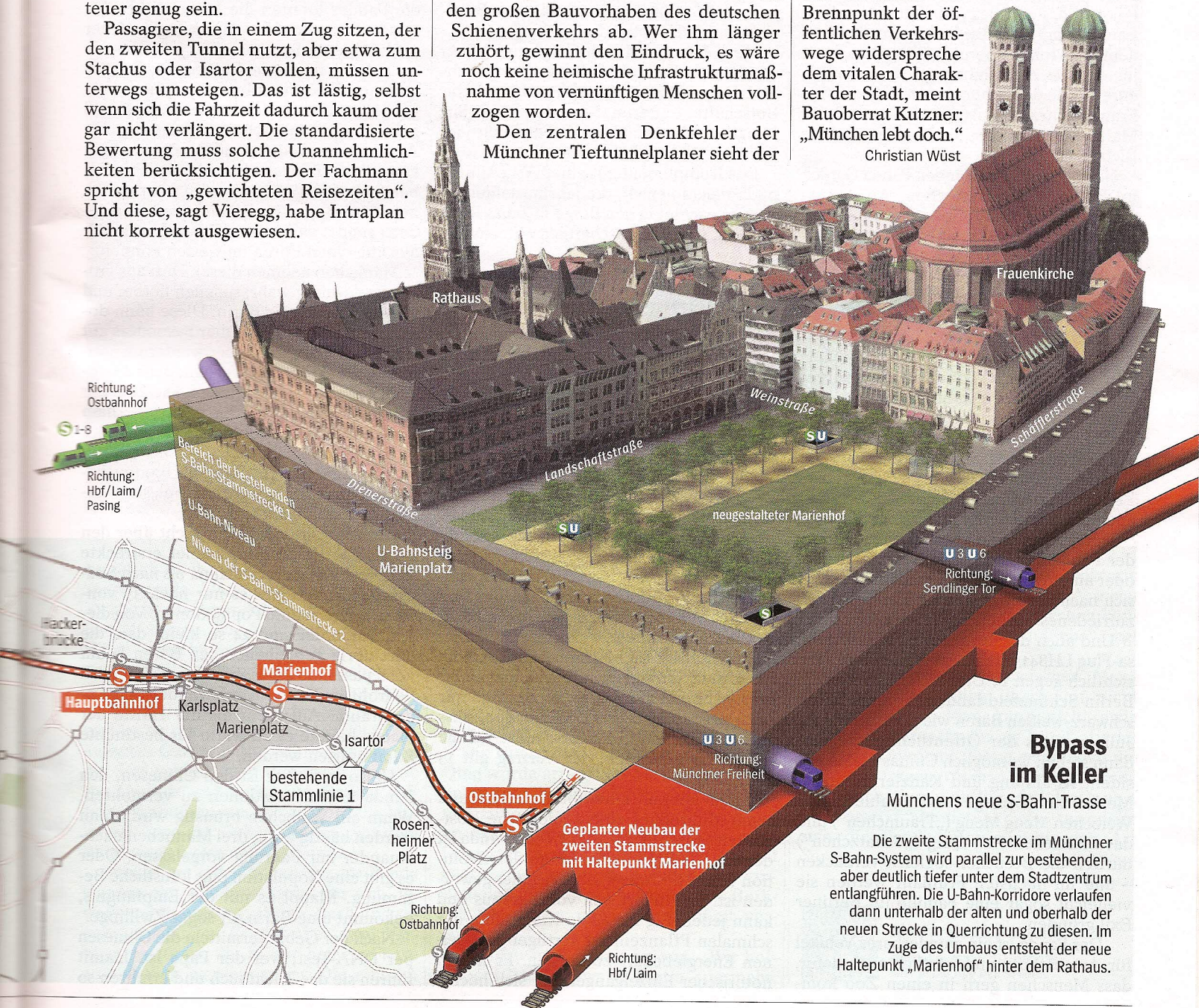
Es schwingt auch etwas Respekt mit in dieser Abwehr. Viereg ist ein kundiger Quälgeist der öffentlichen Projektplaner. Seit mehr als 20 Jahren arbeitet er sich an den großen Bauvorhaben des deutschen Schienenverkehrs ab. Wer ihm länger zuhört, gewinnt den Eindruck, es wäre noch keine heimische Infrastrukturmaßnahme von vernünftigen Menschen vollzogen worden.

Den zentralen Denkfehler der Münchner Tieftunnelplaner sieht der

promovierte Kaufmann in der Fixierung auf ein Streckennetz mit zentraler Hauptachse. Das Zentrum sei längst eine Art Freilichtmuseum, während sich die großen Arbeitgeber zunehmend in Außenbezirken angesiedelt hätten: „Wer den zweiten Tunnel will, müsste am Ende zulassen, dass in der Münchner Innenstadt Hochhäuser gebaut werden wie in Frankfurt.“ Der aktuellen Siedlungsstruktur würde dagegen ein Ringsystem besser gerecht werden, wie es im Straßennetz längst besteht.

Tatsächlich haben Stadt- und Landesregierung eine solche Variante lange diskutiert – und womöglich auch aus romantischen Gründen verworfen. Die Aufgabe des Zentrums als Brennpunkt der öffentlichen Verkehrswege widerspreche dem vitalen Charakter der Stadt, meint Bauoberrat Kutzner: „München lebt doch.“

Christian Wüst



### Bypass im Keller

Müchens neue S-Bahn-Trasse

Die zweite Stammstrecke im Münchner S-Bahn-System wird parallel zur bestehenden, aber deutlich tiefer unter dem Stadtzentrum entlangführen. Die U-Bahn-Korridore verlaufen dann unterhalb der alten und oberhalb der neuen Strecke in Querrichtung zu diesen.

Zuge des Umbaus entsteht der neue Haltepunkt „Marienhof“ hinter dem Rathaus.