

Neue Chancen für den Südring

Hat der Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels noch eine Chance? Nach einem Gutachten im Auftrag der Grünen sind wohl Zweifel erlaubt. Denn danach wird das Milliarden-Projekt abermals teurer. Zu teuer?

VON MATTHIAS KRISTLBAUER

Spricht Martin Runge über einen zweiten S-Bahn-Tunnel durch die Innenstadt, lässt der Grünen-Landtagsabgeordnete keinen Zweifel, dass er nichts von dem Bauvorhaben hält: „Ein Schildbürgerstreich“ sagt er etwa. Oder dass die Röhre „schöngerechnet“ worden sei von der Staatsregierung. Seit Jahren bekämpft Runge das Vorhaben, das laut Verkehrsministerium 1,64 Milliarden Euro kosten soll (siehe Kasten). Es scheint, als sei Runge nun ein Coup gegen das Projekt gelungen. Wie damals, als er gegen den Transrapid kämpfte.

Denn mit dem Münchner Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rössler hat Runge eben jene Experten bemüht, die schon 2007 die Preisexplosion für den Transrapid von 1,85 auf 3,5 Milliarden Euro vorhergesagt hatten.

Nun nahmen sich Vieregg-Rössler das Projekt Stammstrecke vor. Seit Jahren laufen die Planungen für den neuen S-Bahn-Tunnel. Nach Plänen des früheren bayerischen Verkehrsministers Otto Wiesheu hätten schon 2010 die ersten Züge durch den Tunnel rollen sollen. Doch davon spricht heute längst niemand mehr. Mittlerweile ist von einer Fertigstellung 2022 die Rede.

Als Alternative zur zweiten Röhre brachten die Grünen immer die Ertüchtigung des Bahn-Südrings ins Gespräch - mit den Haltestellen am Heimeranplatz, an der Poccistraße und am Kolombusplatz. Die Variante aber war 2001 verworfen worden. Ein Gutachten hatte ergeben, dass die Kosten für S-Bahn-Tunnel und Südring mit jeweils etwas über 500 Millionen Euro ähnlich seien.

„Die Röhre ist schönerechnet worden“, poltert Runge. Dem Ausbau des Südrings hingegen sei das Gegenteil widerfahren. Das zumindest hat die Untersuchung



Ausgelastet: Rund 780 000 Fahrgäste benutzten die Münchner S-Bahn täglich. FOTO: SCHLAF

Kostenexplosion und Bürgerproteste

Die Projekt zweite S-Bahn-Stammstrecke stellte die Verkehrsplaner des Freistaats immer wieder vor Probleme. **Hefige Proteste** der Bürger in Haidhausen gegen einen Bau des Tunnels in offener Bauweise - etwa in der Kirchenstraße - hatten mit dazu geführt, dass Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) Ende vergangenen Jahres neue Pläne vorstellte. Danach sollen die beiden

Äste des Tunnels vor allem unterirdisch vorangetrieben werden. Zugleich hatte Müller einige sogenannte netzergänzende Maßnahmen gestrichen. Dadurch sollen die **Kosten** für das Projekt von 1,85 auf 1,64 Milliarden Euro **gesunken** sein. Somit wurde auch die Förderfähigkeit durch den Bund wieder hergestellt. Durch Kostensteigerungen war die vorübergehend nicht gegeben. mk

von Vieregg-Rössler ergeben. Die kam zu dem Schluss, dass die oberirdische Variante nur rund ein Viertel der Unter-

grund-Lösung kosten soll. Zusammen mit einer Reihe netzergänzender Maßnahmen soll der Tunnel nach Be-

rechnungen für das Jahr 2008 rund zwei Milliarden Euro kosten, der Ring-Ausbau nur gut 500 Millionen Euro. Laut

dieser Kalkulation könnten die Kosten für den Tunnel bis 2014 sogar noch auf über 2,5 Milliarden Euro steigen.

Die Verkehrsplaner glauben zudem, dass der Ring-Ausbau leichter zu finanzieren ist. Sie erwarten sich etwa Geld aus dem EU-Topf für Transeuropäische Netze. Die Strecken der Magistralen Paris-Budapest und Berlin-Rom laufen gebündelt auf dem Südring“, sagte Verkehrsberater Martin Vieregg.

Nach seinen Plänen soll der Ausbau in Stufen erfolgen, so dass schon der erste Abschnitt bis zum Heimeranplatz genutzt werden könnte. In einer dritten Phase sollten S-Bahnen von Laim bis zum Ostbahnhof durchfahren. Der



Martin Runge nennt den Tunnel einen Schildbürgerstreich

Ausbau der Strecke soll weitgehend viergleisig erfolgen. Nur zwischen Kolombusplatz und Ostbahnhof würden S-Bahnen mit Fern- und Güterzügen auf einem gemeinsamen Gleis fahren. Grund-Entscheidungen, so Vieregg, seien kaum notwendig. Der Verkehrsplaner geht auch davon aus, dass sich der Protest der Anwohner in Grenzen hält, weil mit dem Ersatz von alten Stahlbrücken durch moderne Betonbrücken Lärm reduziert werde. Zudem werde für weitere Lärmschutzmaßnahmen gesorgt. Nicht zuletzt entstehen für die Anwohner neue Umsteigemöglichkeiten - etwa an der Poccistraße in die Linien der U 3 und U 6.

Verkehrsministerin Emilia Müller warf den Grünen indes vor, ihr Konzept sei unausgegoren und bringe keine Verbesserungen. „Die dringend erforderliche Entlastung der Stammstrecke wäre unzureichend.“ Angestrebt sei lediglich, sechs S-Bahn Verstärkerzüge pro Stunde über die Strecke fahren zu lassen. Verkehrsberater Vieregg sprach indes von bis zu zwölf Zügen nach Abschluss der Arbeiten um das Jahr 2020

