

Kosten drohen zu explodieren

Ähnlich wie beim Schwebezug könnten die Tunnels zu teuer sein - Freistaat verteidigt seine Schätzung

Von Dominik Hutter

Lange Tunnelabschnitte, wackelige Kostenprognosen und immer neue Verzögerungen - dem Großprojekt der zweiten S-Bahn-Stammstrecke droht nach Berechnungen der Grünen das gleiche Schicksal wie dem Transrapid: Die aktuelle Streckenvariante verspreche kaum Verbesserungen und sei daher unwirtschaftlich. Der Freistaat weist die Vorwürfe zurück. Die Planung sei sehr solide angelegt.

Eine um eineinhalb Kilometer verlängerte Röhre plus eine früher nicht vorgesehene Tunnelstation am Ostbahnhof - und trotzdem wird die Stammstrecke gegenüber ihrer Ursprungsplanung um 250 Millionen Euro billiger: Diese These, aufgestellt von Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) im Dezember, hat den grünen Landtagsabgeordneten Martin Runge von Anfang an nicht überzeugt. Nun hat der Politiker, der schon die Kostenexplosion beim Transrapid vorausgesagt hatte, im Detail nachrecherchiert und kommt zu einer fatalen Einschätzung: Das kann nie hinhalten.

Wie berichtet, hatte Ministerin Müller im Dezember eine Neuplanung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke vorgestellt. Das Vorgängermodell war mit Kosten von 1,85 Milliarden Euro durch die Wirtschaftlichkeitsberechnung gefallen. Die aktuelle Variante sieht nun einen unterir-

dischen Stopp am Ostbahnhof und eine geänderte Streckenführung durch Haidhausen vor. Müller will möglichst 2009 mit dem Bau des nun nur noch 1,6 Milliarden Euro teuren Projekts beginnen. Die Fertigstellung ist in zwei Etappen bis 2016 und 2020 geplant, fast zehn Jahre später als ursprünglich vorhergesagt.

Das Ministerium begründet die Einsparungen mit einem vereinfachten Bauverfahren sowie dem Verzicht auf einst mitgeplante Ausbauprojekte - ein elek-

tronisches Stellwerk etwa, die Umgestaltung des Westkreuzes oder die viergleisige Erweiterung der Strecke Giesing-Perlach. Es geht auch ohne, hat der Freistaat herausgefunden, den 15-Minuten-Takt plus Expressbetrieb könne man trotzdem abwickeln. Quasi als Taschenspielertrick wurde zudem die Erweiterung des Betriebshofs Steinhausen in einen separaten Etat ausgelagert - was schön ist für die Wirtschaftlichkeitsanalyse, aber natürlich nicht wirklich Geld einspart.

Verkehrsexperte Runge ist überzeugt, dass diese Einsparungen das gesamte Projekt ad absurdum führen. Ohne einen vernünftigen Ausbau der Außenstrecken könnten keine zusätzlichen Züge auf die Schiene gebracht werden - und das sei doch eigentlich das Hauptziel der neuen Stammstrecke gewesen. Zweifel hat Runge auch an der Kostenschätzung für den Tunnelabschnitt, die vom Freistaat geschätzten 80 Millionen Euro für die neue Station am Ostbahnhof reichten bei weitem nicht aus. Zudem müsse bei der S-Bahn-Röhre, wie schon beim Transrapid, mit erheblich höheren Kosten für die Erdarbeiten, den Beton sowie die Sicherheitseinrichtungen gerechnet werden. Dies zusammen mit der erfahrungsgemäß kostentreibenden Überdehnung des Terminplans kann laut Runge nur heißen: Die Stammstrecke wird wohl mangels Wirtschaftlichkeit alsbald dem Transrapid folgen.

Der Politiker ist mit seinen Bauchschmerzen übrigens nicht allein. Die SPD-Planungsexpertin Constanze Lindner-Schädlich sieht noch „große Fragezeichen“ bei der zweiten Stammstrecke, und auch in der Stadtverwaltung ist offenkundig nicht jedem Fachmann ganz wohl. Der Freistaat hingegen verbreitet Zuversicht: Die Kostenschätzung für den westlichen Abschnitt zwischen Donnersbergerbrücke und Isar sei „belastbar“. Für den Rest der Strecke werde noch 2008 Klarheit herrschen.

Neukonzeption der zweiten S-Bahn-Stammstrecke

