

München Stadt

28.07.2008 08:39 Uhr | aktualisiert: 28.07.2008 15:14 Uhr

S-Bahn-Tunnel kommt nicht voran

München – Es wird geplant, umgeplant, berechnet, neu berechnet. Seit Jahren geht mit dem Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke nicht viel voran. Hat das Milliarden-Projekt noch eine Chance, realisiert zu werden?

Die Prognose klang ehrgeizig: „Mit dem Bau des größten bayerischen S-Bahn-Projekts soll 2006 begonnen werden. 2010 sollen dann die ersten S-Bahn-Züge durch den neuen Tunnel fahren.“ Es war der 5. Februar 2004, als das bayerische Verkehrsministerium und die Bahn ihren Fahrplan zum Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels vorstellten. Der Verkehrsminister hieß damals Otto Wiesheu (CSU). Mittlerweile ist seine Nach-Nachfolgerin im Amt. Und von Prognosen wie der von 2004 will keiner mehr etwas wissen.



 Marcus Schlaf

Nadelöhr Stammstrecke: Rund 220 000 Fahrgäste fahren pro Tag durch den Münchner S-Bahn-Tunnel. Das System stößt an seine Grenzen.

Nicht 2010, sondern frühestens 2018, so heißt es heute, könnten erste Züge durch den neuen Tunnel zwischen Haupt- und Ostbahnhof verkehren. Im Dezember noch hatte Ministerin Emilia Müller (CSU) noch einmal ganz neue Pläne vorgestellt, mit neuer Streckenführung und angeblich niedrigeren Kosten von nicht mehr 1,85 Milliarden, sondern 1,64 Milliarden Euro. 2018 soll demnach der erste Streckenast Richtung Leuchtenbergring fertig sein; bis 2022 könnte auch der Ostbahnhof angeschlossen sein.

Seitdem aber ist von Seiten der Planer nicht mehr viel zu hören über das Jahrhundert-Projekt. Nur der Protest will nicht abebben. Auf einer Bürgerversammlung am Mittwochabend (s. unten) wird es wieder um viel Dreck und Lärm gehen, die beim Bau nerven könnten. Und hartnäckig predigen die Grünen, man solle lieber S-Bahnen auf einem Südring von Laim über den Kolumbusplatz zum Ostbahnhof fahren lassen.

Der Anführer des Protests, der Landtagsabgeordnete Martin Runge (Grüne), jedenfalls hält die Finanzierung des Tunnels weiter für unsicher. Die Kostenschätzung Müllers von 1,64 Milliarden Euro sei veraltet, sagt Runge. „Zwei Milliarden werden es mit Sicherheit werden.“ Ähnliches hatte Runge auch dem Transrapid vorausgesagt.

In der Tat könnten die Kosten zum Problem werden. Denn schon einmal war das Projekt als nicht förderfähig eingestuft worden, als durch eine Preissteigerung die Nutzen-Kosten-Relation unter den Faktor 1 gefallen war. Mit neuen Plänen und der Streichung einiger Zusatzvorhaben kam Müller wieder auf einen Index von 1,18. Doch der wird gerade nachberechnet, heißt es aus dem Ministerium. Im August solle ein Ergebnis vorliegen. Die Kosten seien aber noch aktuell, sagt ein Sprecher. Auch arbeite die Bahn an den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren.

Man müsse den Tunnel als „Nachinvestition für das gesamte System“ sehen, meint OB Christian Ude (SPD). Auch mit einem Faktor 0,9 sei die Röhre „unerlässlich“ für das strapazierte Münchner S-Bahn-Netz. Er hoffe, dass es nach der Landtagswahl endlich Klarheit gebe. „Da wird es noch langsamer weitergehen“, spottet indes Grünen-Politiker Runge. Es müsse jetzt etwas passieren. „2022 ist keine Zeitperspektive.“

Von Matthias Kristlbauer