

MM vom 31.2.2009: "Politik rückt vom Südring ab",

Sie schreiben von der "zweiten Stammstrecke" wenn, eigentlich die Variante "Tunnel" gemeint ist. Eine zweite Stammstrecke ist in der offiziellen Sprachregelung eine zusätzliche S-Bahn-Verbindung zwischen Ostbahnhof und Laim. Das könnte der geplante zweite Tunnel sein. Auch der Südring wäre eine zweite Stammstrecke. Er war jahrelang die von DB und Stadt präferierte Lösung und viele Experten halten ihn heute erst recht für die bessere Alternative.

Geldgeber sind nur der Freistaat und der Bund aber nicht die Bahn. Trotzdem hat die Stadt München ein gewichtiges Wort mitzureden. Wenn sie der Meinung ist, dass der Südring einen größeren Nutzen für die Stadt und die Region bringt, dann wird sich der Freistaat sicher nicht gegen eine solche Lösung sperren. Der Bund, als größter Geldgeber wird sein Augenmerk auf die Wirtschaftlichkeit legen und feststellen, dass der Nutzen-Kosten-Faktor seit Jahren zwischen den problematischen Werten 0,7 und 1,18 pendelt. Das ist der Beleg für die praktische Unwirtschaftlichkeit der Tunnellösung, was ja auch kein Wunder ist, wenn man bedenkt, dass bei 2 Mrd. Baukosten nur 25.000 neue Fahrgäste, das sind lächerliche 3% der täglichen Fahrgäste gewonnen werden. Im Endergebnis stehen dann zwei Tunnelbauwerke nebeneinander, die eine Kapazität 66 Zügen pro Stunde bereithalten von denen maximal 39, das sind ganze 59% jemals genutzt werden können. Also, 41% Leerstand in alle Ewigkeit!

Der Südring, dessen Kosten bei einem Viertel liegen würde bei der Wirtschaftlichkeit 4 mal so gut abschneiden, also bei einem Faktor 4 liegen. Um das festzustellen, braucht man keine aufwändigen Simulationsrechnungen, das sagt der Hausverstand und wird auch der Bundesrechnungshof feststellen.

Nach Berechnungen der DB zieht ein zweiter Tunnel gerade mal 3000 Fahrgäste mehr als der Südring an, das sind 0,3 % der täglichen Fahrten, ein sehr riskantes Argument gegen die Alternative Südring, wenn man dafür 1,2 Mrd. Euro mehr einsetzen muss. Außerdem würden der Hauptbahnhof und die überlastete U3/U6 zusätzlich belastet, wie das Planungsreferat schon 2004 festgestellt und befürchtet hat.

Unter diesen Umständen und in diesen Zeiten wäre die Politik gut beraten, einen Plan B in der Tasche zu haben. Sie sollte nicht vom Südring abrücken, sondern endlich einen Alternativplan in Auftrag geben.