

Artikel publiziert am: 16.11.09

Datum: 17.11.2009 - 16.21 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/suedring-machbar-doch-nutzen-geringer-530916.html>

Südring machbar – doch der Nutzen ist geringer

München - Die S-Bahn-Studie und ihre wichtigsten Ergebnisse – Kostenexplosion seit letzter Untersuchung im Jahr 2001.

Viel Gutes ließen die Gutachter nicht am Ausbau des S-Bahn-Südrings. Immerhin: Er sei „technisch und betrieblich machbar“, hieß es in der Studie, die sich die Politiker in den nächsten Wochen noch genauer ansehen wollen. Hier die wichtigsten Inhalte:

Kosten

Längst redet heute niemand mehr von Kosten, die die Gutachter 2001 ausgemacht hatten. Damals wurde der zweite Tunnel auf umgerechnet 583 Millionen Euro geschätzt, der Südring auf 522 Millionen. Heute ist von 1,52 Milliarden für den Tunnel beziehungsweise 1,32 Milliarden für den Südring die Rede – in beiden Fällen ziemlich genau das 2,6-fache der Berechnung von 2001. Trotzdem würde der Tunnel abermals teurer werden. Denn die Berechnungen des Gutachtens basieren auf dem Kostenindex von 2006. Auch beim Transrapid wurde einst mit alten Daten gerechnet.

Bauzeit

Laut Gutachten soll der Südring erst 2023 in Betrieb genommen werden können. Der Grund: Es liegen keine konkreten Planungen vor. Die Bauzeit wird auf acht Jahre geschätzt. Als Problem wird angeführt, dass die Arbeiten neben dem laufenden Bahnbetrieb vorstatten gehen sollen. Der Tunnel soll hingegen bis 2018 fertig sein, wenn alles nach Plan läuft. Im Verkehrsministerium ist bereits davon die Rede, dass 2010 mit ersten Vorarbeiten begonnen werden kann. Positive Einschätzungen sind aus dem Haus bekannt. Noch 2002 hieß es, die Arbeiten am Tunnel könnten 2010 abgeschlossen werden.

Nutzen

Offenbar wollen mehr Menschen mit der S-Bahn durch den neuen Tunnel rauschen. Dieser generiert laut Gutachten 49 100 zusätzliche Fahrten pro Werktag, der Südring nur 38 800. Für Minister Martin Zeil (FDP) ist klar: Der verkehrliche Nutzen des Südrings bleibt „deutlich hinter dem des zweiten S-Bahn-Tunnels zurück“. Zudem entlaste er die bestehende Stammstrecke weniger und biete keine schnelle Erreichbarkeit zentraler Örtlichkeiten. Südliche Stadtgebiete würden hingegen besser erschlossen. Als förderfähig gilt der zweite Tunnel jedoch nur bei einem Betriebskonzept mit Express-Zügen aus dem Umland.

mk