

Kosten-Explosion beim zweiten S-Bahn-Tunnel

Ausstieg immer noch sinnvoll

Der Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels für die Stammstrecke gerät zum Debakel. Mit 7,2 statt 3,8 Milliarden Euro wird die Röhre zu Buche schlagen und statt 2028 auch erst 2037 fertigwerden. Verkehrsplaner Martin Vieregk hält einen Ausstieg zum jetzigen Zeitpunkt für sinnvoll, aber auch ein wirtschaftliches Aus für möglich.

Trotz Kostenexplosion hält die Staatsregierung unverdrossen an dem Desaster-Projekt fest. „Wir stehen dazu, wir setzen uns ein und wir wollen das am Ende zum Erfolg führen“, sagte Ministerpräsident Markus Söder Anfang Juli. Bei einem Baustopp müsse man zwei Milliarden „nur fürs Zuschütten“ zahlen.

Dem widerspricht der Verkehrsplaner Dr. Martin Vieregk: In Laim könne alles, was gerade für die 2. S-Bahnstammstrecke gebaut wird, auch anderweitig genutzt werden. Sowohl die Umweltverbundröhre, der viergleisige Ausbau als auch der Überwerfungsbau, der eine Verbindung zur Sendlinger Spange darstellen wird, wären für das heutige S-Bahn-Netz nutzbar und von Vorteil. Selbst für die Baugrube am Marienhof könnte sich Vieregk eine Nutzung als unterirdisches Einkaufszentrum mit zentralem Lichtschacht vorstellen. Andere Bauabschnitte seien aber noch gar nicht bereit zu einer Auftragsvergabe.

Die Umplanungen am Hauptbahnhof seien offensichtlich noch gar nicht beendet und für den Haidhauser Streckenabschnitt ist noch keine Baugenehmigung erteilt, so Vieregk.

Verkehrsplaner Vieregk vermutet in den ausufernden Kosten und der extremen Bauzeitverlängerung aber etwas anderes: „Das ist vielleicht eine Art zu sagen, dass das ganze Projekt baulich gar nicht umsetzbar ist.“ Denn schon 2016 stellte sich heraus, dass die Planungen der Bahn am Hauptbahnhof von den Baufirmen technisch nicht zu realisieren seien, deshalb begann die DB mit den Umplanungen. Dann sollte auch noch nachträglich ein Haltepunkt für die geplante U9 ins

Konzept mit aufgenommen werden. Eine fertige Neuplanung wurde der Öffentlichkeit bislang nicht präsentiert.

Trotz Durchhalteparolen des Ministerpräsidenten könnte nun auch die mangelnde Wirtschaftlichkeit des Tunnelprojekts zum Aus führen. Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hatte zwar prinzipiell zugesagt, 60 Prozent der Baukosten von Seiten des Bundes zu übernehmen, dies aber dezidiert an Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit geknüpft.

Dabei ist interessant zu wissen: bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit hat sich vor kurzem eine Verschärfung ergeben. Seit 1. Juli 2022 gilt: Bei Verkehrsprojekten fließt in Zukunft auch der CO₂-Ausstoß der Bautätigkeiten in die Bewertung ein.

Bei einem Blick in die Pläne der Bahn sieht man: Der CO₂-Ausstoß für die Produktion von abertausenden Tonnen von Beton wird gigantisch sein. Die Zugangsbauwerke zu den Gleisen in 40 Meter Tiefe haben riesige Ausmaße, der zusätzliche Bahnhof für die U9 hat die Kubatur am Hauptbahnhof fast noch einmal verdoppelt. Die Baugrube hinter dem Rathaus nimmt fast den gesamten früheren Marienhof ein, und nur am Ostbahnhof würde der Haltepunkt etwas kleiner als geplant ausfallen, da in der jüngsten Variante die Gleise in nur noch 17 Meter Tiefe liegen würden.

Schon vor Jahren hatte das Planungsbüro Vieregk-Rößler noch ohne CO₂-Parameter durchgerechnet, dass die Wirtschaftlichkeit des zweiten Stammstreckentunnels nicht gegeben sei. Bei der Untersuchung war sogar ein negativer Wert entstanden, weil Fahrgäste auf der

neuen Trasse durch weniger Haltepunkte und die große Tunneltiefe zusätzliche Zeit beim Umsteigen und beim Emporkommen aus 40 Meter Tiefe verbrauchen würden und somit auf der neuen Stammstrecke länger unterwegs wären als auf der alten.

Die von der DB beauftragte Infraplan GmbH war die vergangenen Jahre immer zu positiveren Ergebnissen gekommen, meist knapp über dem für Förderfähigkeit entscheidenden Koeffizienten von 1. Dies allerdings zu Zeiten, in denen die geschätzten Kosten für das Tunnelbauwerk noch bei 2,2 Milliarden lagen.

Gut möglich, dass der neue Verkehrsminister auch einfach der sehr wohlwollenden Versorgung der bayrischen Heimat mit Steuergeldern durch seine bayrischen Amtsvorgänger ein Ende bereiten will. Das 500 Millionen Euro teure „Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft“, mit dem Andreas Scheuer sich in München ein Denkmal setzen wollte, hat Wissing bereits Anfang Juni gekippt. Mit der neuen „Standardisierten Bewertung“ hat er ohne Zweifel ein Instrument in der Hand, um mit dem Münchner S-Bahn-Tunnel genauso zu verfahren.

Die größte Gefahr für Verkehrsprojekte in Deutschland sieht Vieregk in der übertriebenen Beeinflussung der Planungen durch die Politik. Bei der Planung der ICE-Trasse von München nach Berlin hatte sich der damalige thüringische Ministerpräsident Bernhard Vogel vehement für einen Umweg der Trasse über Erfurt stark gemacht. Die kürzere Trasse wäre über Ostthüringen und Sachsen verlaufen. Vogel konnte sich dank seiner guten Be-

ziehungen zum damaligen Bundeskanzler Helmut Kohl und der Antipathie zwischen Kohl und dem damaligen sächsischen Ministerpräsidenten Kurt Biedenkopf durchsetzen. Dadurch weicht die Trasse nun bis zu 90 Kilometer von der Luftlinie ab und wurde durch das hügligere Terrain des Thüringer Waldes auch viel teurer. Statt 15 Millionen stiegen die Kosten des gebauten Streckenkilometers auf 40 Millionen Euro. Insgesamt beliefen sich die Mehrkosten auf zwei Milliarden Euro und die Fahrzeit verlängerte sich um 20 Minuten. Vieregge hatte mit seinem Büro die direkte Strecke geplant – doch von der wollte nach Vogels Intervention niemand mehr etwas wissen.

Auch in München war wohl der politische Wille zu einem Großprojekt größer als die saubere Analyse der verkehrlichen Gegebenheiten. „Der Quellverkehr in der Innenstadt

nimmt eigentlich seit 1985 ab“, sagt Vieregge und verweist auf die Süddeutsche Zeitung und andere Unternehmen, die das Zentrum Münchens verlassen haben. Deswegen sei es von Anfang an falsch gewesen, zu versuchen, die Stammstrecke einfach noch einmal abbilden zu wollen und obendrein in einem frühen Stadium auf die meisten Haltepunkte zu verzichten.

Um in Zukunft verkehrspolitische Desaster in der Größenordnung von Stuttgart 21 und nun auch des zweiten Stammstreckentunnels in München zu vermeiden, rät Martin Vieregge zum Blick über die Grenze nach Frankreich. Bei der staatlichen Eisenbahngesellschaft SNCF berät eine Stabsstelle über die nächsten Neubauprojekte. Das Gremium ist ausschließlich mit Experten besetzt, die politische Ebene kommt erst viel später ins Spiel.

Prinzipiell will Vieregge die DB aber nicht schlechtreden: die Abteilungen für den Betrieb und für die Planung würden nun spürbar besser zusammenarbeiten und nicht alle Bahnprojekte würden unter solchen Verspätungen leiden. Konkret habe so der Bau der S-Bahn-Haltestelle Hirschgarten von der ersten Planung bis zur Eröffnung gerade einmal drei Jahre gedauert. Analog dazu wäre es nach wie vor möglich, den Südring mit wenig Aufwand S-Bahn-tauglich zu machen. Auch für einen S-Bahn-Nödring entlang der Güterzuggleise gibt es schon eine Machbarkeitsstudie. „Wäre 2010 die Entscheidung gegen den Tunnel gefallen, hätte der Südring 2019 fertig sein können“, sagt Vieregge und ergänzt: „Aber was wir jetzt an Zeit verlieren...“.

Markus Wagner