

München

Die Münchner Milliarden-Frage

An den Kosten für den Bau der zweiten Stammstrecke werden erneut Zweifel laut: Freie Wähler und Tunnelgegner präsentieren ein Gutachten, laut dem es zu einer Kostenexplosion kommen wird. Die Grünen im Landtag sprechen schon von 'Röhren-Wahnsinn'

Von Marco Völklein

Die Freien Wähler im bayerischen Landtag und die Haidhauser Bürgerinitiative, die sich gegen den geplanten Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels wendet, rechnen mit deutlich höheren Kosten bei Deutschlands zweitgrößtem innerstädtischen Schienenprojekt. Das Gutachterbüro Vieregg-Rößler hat im Auftrag der beiden Gruppierungen die Planungen und Kostenschätzungen der Deutschen Bahn bewertet und kommt nun auf Baukosten von mindestens 2,7 Milliarden Euro. Rechnet man noch einen Risikozuschlag sowie eine jährliche Teuerung von drei Prozent ein, liegen die Kosten laut Vieregg-Rößler unterm Strich bei 3,9 Milliarden Euro. Offiziell kalkulieren Bahn und Freistaat weiterhin mit Kosten von 2,047 Milliarden Euro. Anfang Januar hatte die SZ aus internen Unterlagen der Bahn für den Konzernaufsichtsrat zitiert, wonach der Konzern mit Kosten von 2,433 Milliarden Euro rechnet.

Für die Gutachter von Vieregg-Rößler ist aber auch dieser Betrag noch zu niedrig angesetzt. Vor allem die umstrittene Anbindung des neuen S-Bahn-Tunnels an die bestehenden U-Bahnhöfe am Hauptbahnhof, ein laut Gutachter Martin Vieregg 'unrealistischer Zeitplan' sowie Fehler bei der bisherigen Kalkulation führten dazu, dass das Projekt deutlich teurer werde. Allein um das Umsteigen am Hauptbahnhof von der neuen Röhre zu den bestehenden Trassen der U-Bahn zu optimieren, müssten laut Vieregg 73 Rolltreppen sowie ein zusätzlicher Verbindungsstollen errichtet werden. Die Planer der Bahn hätten jedoch nur 38 Rolltreppen und keinen zusätzlichen Stollen vorgesehen, sagte Vieregg.

Zudem gehe der Freistaat noch immer von einer Bauzeit von fünf Jahren aus; in den Planunterlagen, die die Bahn beim Eisenbahnbundesamt zur Genehmigung eingereicht hat, sei aber von sechs bis sieben Jahren Bauzeit die Rede, sagte Vieregg. Er geht zudem 'im günstigsten Fall' von acht Jahren Bauzeit aus - je länger aber die Bauzeit ist, desto höher seien auch die anfallenden Kosten. Zumal Bahn und Freistaat in ihren Berechnungen nur eine durchschnittliche Kostensteigerung von zwei Prozent pro Jahr berücksichtigt hätten. Realistischer sei aber eine jährliche Steigerungsrate von drei Prozent, sagte Vieregg.

Münchens Freie-Wähler-Chef Michael Piazzolo forderte die Staatsregierung auf, aufgrund der neuen Zahlen den Nutzen des Projekts erneut berechnen zu lassen. Denn nur wenn der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten übersteigt (und der Quotient aus beiden Werten über 1,0 liegt), fördert der Bund den Tunnelbau. Nach den Berechnungen von Vieregg-Rößler liegt dieser Nutzen-Kosten-Faktor allerdings zwischen 0,79 und 0,97. 'Damit wäre das Projekt nicht mehr förderfähig', sagte Piazzolo. Die Landtags-Grünen forderten von Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP), 'schnellstmöglich Abstand zu nehmen vom Röhren-Wahnsinn und aufzuhören, an diesem Phantomprojekt herum zu dilettieren'. Und Ingeborg Michelfeit von der Bürgerinitiative verlangte 'volle Transparenz, Kosten- und Terminklarheit' bei dem Projekt. 'Die Wahrheit über die Kosten muss auf den Tisch, bevor die ersten Bagger rollen', sagte sie.

Zeil indes sieht keinen Grund für eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Faktors. Man werde 'weiterhin streng darauf achten, dass wir beim Bau der zweiten Stammstrecke in keine finanziellen Risiken laufen', versicherte der Minister. Und: Sollte es 'den geringsten Anhaltspunkt für tatsächliche Kostensteigerungen geben', werde er, Zeil, 'die Öffentlichkeit als erster unterrichten'. Den von Vieregg-Rößler unterstellten Kalkulationsfehler hätten die Prüfer der Bundesregierung nicht bestätigt. Und die zu Grunde gelegten Kostensteigerungen von zwei Prozent pro Jahr basierten auf 'Erfahrungen der Bahn bei den Baupreisentwicklungen'. Gutachter Vieregg indes ist sich sicher, dass er am Ende mit seinen Zahlen richtig liegen wird - und verweist auf Stuttgart: Die Kosten für den geplanten Tiefbahnhof habe er bereits 2008 auf 5,6 bis 6,8 Milliarden Euro geschätzt; die Bahn sei damals von 2,8 Milliarden Euro ausgegangen. 'Mittlerweile', sagt Vieregg, 'bestätigt die Bahn unsere Zahlen bis aufs Komma genau.'

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 27. Februar 2013, Seite 35