

München

Bauen um jeden Preis

Rathauskoalition hält an Verlängerung der U5 fest

Erst war von 240 Millionen Euro die Rede, dann waren es 350 Millionen und jetzt spricht der Oberbürgermeister von weit über einer halben Milliarde. So jedenfalls stand es in einer Mitteilung, die Dieter Reiter (SPD) am Donnerstagabend verschickte. Es ging darin um die geplante Verlängerung der U5 nach Pasing. Gerade mal sieben Zeilen lang ist Reiters Statement, es lässt mehr Fragen offen als es beantwortet. Nur eines scheint sicher: Die U5 soll gebaut werden. Um jeden Preis.

Es ist vor allem die Frage nach dem Warum, die am Freitag keiner beantworten kann. Oder will. Warum wird das Projekt plötzlich so viel teurer als erwartet? „Das wüssten wir auch gerne“, sagt ein Sprecher der CSU-Fraktion. Klingt nicht so, als laufe das besonders gut mit der Kommunikation zwischen den Koalitionsparteien. Ob Reiter scheint jedenfalls der einzige zu sein, der schon einen Blick werfen durfte in den Beschlussentwurf, den das städtische Baureferat erarbeitet hat. Ohne vorher mit der CSU zu sprechen, hat er die Kostenexplosion verkündet. und auch gleich mitgeteilt, dass die Koalition trotzdem an der U-Bahn-Verlängerung festhält. „Ich rechne mit einer breiten Unterstützung im Stadtrat für die Verlängerung der U5“, sagte Reiter.

Die CSU-Stadträte dürfte dieser Alleingang ziemlich geärgert haben, trotzdem wollen auch sie das Projekt durchziehen. Koste es, was es wolle. Man habe sich in der Kooperationsvereinbarung mit der SPD darauf geeinigt, den Bau der U-Bahn nach Pasing als Hauptprojekt dieser Wahlperiode politisch zu realisieren. An diesem Ziel halten wir fest“, sagt CSU-Fraktionschef Hans Podiuk. und lässt damit durchklingen, warum die Koalition ein Projekt beschließen will, das sich höchstwahrscheinlich hinten und vorne nicht rechnen wird. Der Grund ist: Die Koalition kann nicht anders. Weil sie die Verlängerung der U5 von Anfang an als ihr zentrales Vorhaben verkauft hat.

„Wenn man sagt, das sei eines der zentralen politischen Ziele, dann muss man das auch in Angriff nehmen“, sagt Michael Kuffer, der stellvertretende CSU-Fraktionschef. Dabei ist auch ihm schon lange bekannt, dass die Sache nicht wirtschaftlich ist. Bei einer Kosten-Nutzen-Analyse soll das Projekt vor einigen Jahren knapp über der Marke von 1,0 gelegen haben, was so viel bedeutet wie: gerade noch so rentabel. Als die Analyse durchgeführt wurde, klebte aber noch das günstigere Preisschild auf dem U-Bahn-Projekt. Kostet es jetzt also deutlich mehr als 500 Millionen Euro, wie Reiter sagt, dürfte der Nutzen unter die Marke von 1,0 rutschen. und das bedeutet, dass der Bau nicht mehr zuschussfähig ist, der Bund also keinen Cent dazugibt zu den Baukosten.

Der schwarz-roten Rathauskoalition scheint aber auch das egal zu sein. Wenn der Bund nicht zahlt, dann finanziert die Stadt das Projekt eben ganz alleine. so haben es CSU und SPD in der Kooperationsvereinbarung geregelt. Bei den Fahrgastverbänden löst das nur Kopfschütteln aus: „500 Millionen Euro für eine U-Bahnverlängerung, die parallel zur S-Bahn fährt, sind völliger Wahnsinn“, sagt Andreas Nagel von der „Aktion Münchner Fahrgäste“. Ähnlich argumentiert Berthold Maier vom „Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr“. Was ihn besonders stört: Während die Stadt offenbar bereit ist, im Münchner Westen eine halbe Milliarde und mehr zu verbuddeln, bleibt für andere Verbesserungen im Nahverkehr derzeit kaum ein Cent übrig. Zum Fahrplanwechsel im kommenden Dezember jedenfalls hat die MVG eine aus seiner Sicht „äußerst kümmerliche“ Ausweitung des Angebots aufgelegt.

„Klar ist es ein Haufen Geld“, entgegnet CSU-Stadtrat Kuffer, „aber die Stadt hat auch eine große investive Kraft“. Mit anderen Worten: Wir haben das Geld, also bauen wir. „Auch wenn es dickschädlich wirkt“, sagt Kuffer, „wir lassen uns da nicht beirren.“ Dass das Projekt aktuell wohl unwirtschaftlich sei, sei kein Hindernis, sagt Kuffer, für ihn ist die U-Bahn-Verlängerung eine Investition in die Zukunft. Und wenn die Stadt weiter so rasant wachse, sagt er, dann sei es nur eine Frage der Zeit, bis sich das Projekt eben doch rechne. A. Glas, M. Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 20. Juni 2015, Seite 75