

muh.  
bayern

HERBST  
2022



D 9.80 EURO  
AT 10.90 EURO  
CH 16.50 CHF



# MUH 46

AUSGABE

BAYERISCHE ASPEKTE

**HALLERTAUER TENNE • 2. STAMMSTRECKE**

WERNER HERZOG ZUM 80.

ERIKA & ADOLF EICHENSEER ◊ SCHULPOLITIK ◊ SCHWAMMERL ◊ ISAR



# Der größte Skandal der bayerischen Verkehrs- politik

Interview: Josef Winkler



Tunnelgegner vor dem Münchner Rathaus (3.v.r. Walter Heldmann); strahlende Gesichter (v.l. Lutz, Dobrindt, Seehofer, Reiter, Pofalla, Herrmann) beim Knöpfchendrücken zum offiziellen Baubeginn für die 2. Stammstrecke im April 2017

,--:

Eine Kostensteigerung von 1.100 Prozent und 27 Jahre Terminverzug: Diese Zahlen über den 2. Stammstreckentunnel in München muss man mal auf sich wirken lassen. Wir haben mit **Walter Heldmann** telefoniert, dem **2. Vorsitzenden der Bürgerinitiative „Haidhausen S-Bahn-Ausbau“**. Sie hat seit 17 Jahren gegen den Bau des Tunnels argumentiert und protestiert - und plädiert nun für ein Bau-Moratorium und den Ausbau der günstigen, aber scheinbar in Vergessenheit geratenen Südring-Alternative.

**H**err Heldmann, im Juni kam diese neue Schätzung an die Öffentlichkeit - ohne dass sie bis jetzt, Anfang August, von der Bahn offiziell eingeräumt worden wäre -

dass der Bau des 2. S-Bahn-Tunnels statt zuletzt veranschlagter 3,8 wohl 7,2 Milliarden kosten wird und die Fertigstellung statt bis 2026 bis 2037 dauern wird. Das sind ja Zahlen, wo einem der Vogel rausfliegt. Haben Sie diese Neuigkeiten überrascht oder war es für Sie nur eine Frage der Zeit, bis so was in der Art ans Licht kommt?

**Walter Heldmann:** Überrascht hat es mich schon, aber nicht übermäßig. Ich hatte in den Wochen zuvor schon gehört, dass es wieder neue Planungsschwierigkeiten gab. Was mir dann in den Tagen danach auffiel: Die Aufregung bei den Münchner Medien war eigentlich nicht so groß.

Da irgendwie nachzuforschen, wie es dazu gekommen ist - da ist kaum was passiert.

**Warum ist das Ihrer Meinung nach so?**

Die Medien in München haben diesen Tunnel in den letzten Jahren gefressen, vielleicht wollte man nicht zu sehr die Obrigkeit kritisieren. Es gab nur vereinzelte kritische Stimmen, wie den „Münchner Merkur“. Das war schon seit 2005 so.

**11 Jahre längere Bauzeit und die doppelten Kosten wie bei der letzten Kostenexplosion - es sprengt ja wirklich jegliches Maß. Ist das der größte Skandal in der bayerischen, vielleicht deutschen Verkehrspolitik? Mir fällt nichts Krasseres ein.**

Ja, da stimme ich zu. 2001 war der Tunnel mit einer guten halben Milliarde Euro veranschlagt - ganz genau waren es 584 Millionen. Insofern hat es in den letzten 21 Jahren eine Kostensteigerung von über 1.100 Prozent gegeben. Das ist der höchste Wert bei einem deutschen Verkehrsprojekt. Der Berliner Flughafen und Stuttgart 21 sind da weit abgeschlagen.

**Der andere Parameter, der jetzt für so viel Aufregung sorgt, ist ja die Terminverschiebung.**

Die ursprüngliche Zusage, aufgrund derer 2001 die Entscheidung für den Tunnel getroffen wurde, war ein Betriebsbeginn 2010. Jetzt sind wir bei einer Prognose für 2037. De facto haben wir also eine Terminverschiebung von 27 Jahren und nicht 11, von denen jetzt immer die Rede ist.

**Das fand ich sehr irritierend in der Berichterstattung. Dass es dann immer hieß, es gebe eine „beinahe Verdoppelung“ der Kosten und eine Verschiebung um 11 Jahre. Diese Werte nehmen ja aber als Basis die letzte Terminverschiebung und Kostenexplosion, die 2018 bekannt wurden. Als es vor 5 Jahren hieß, der Tunnel kostet 3,8 Milliarden, waren das ja schon über 3 Milliarden mehr als ursprünglich mal veranschlagt.**

Genau. Das Projekt kostet mittlerweile 11 mal so viel wie ursprünglich angegeben. Es hat da ja Zwischenschritte gegeben. Die ursprüngliche Schätzung war die halbe Milliarde. 2009 war die offizielle Zahl dann 1,5 Milliarden. 2016 dann die 3,8 Milliarden. Und jetzt sind wir bei 7,2.

**Ärgert es Sie, dass in der Berichterstattung auch kaum die Rede davon ist, dass es in all den Jahren eine fachlich fundierte Gegnerschaft zu dem Tunnelprojekt gab, wo Leute unermüdlich vor all dem warnten, was jetzt passiert? Ich hatte ja erwartet, dass ich in Zeitungen und im Radio Interviews mit Ihnen und Ihren Kolleg/innen lese. Aber da war immer nur Dieter Reiter, der sich beschwert, dass das alles ja eine Schweinerei sei, der Tunnel aber her müsse.**

Natürlich ärgert einen das. Der OB Reiter und auch der Verkehrsminister Bernreiter haben ja sofort reagiert in der Art jetzt müsse aber unbedingt dieses zusätzliche Geld her, München brauche schließlich diesen Tunnel. Keiner von ihnen - auch nicht Reiter, der es besser wissen müsste - hat sich mal dahingehend geäußert, dass das ganze Projekt schon immer zweifelhaft war. Dass es mit dem Südring eine durchgerechnete Alternative gab, die ein Zehntel gekostet hätte und auf der seit nunmehr 15 Jahren die S-Bahnen fahren könnten. Dass es diese Alternative auch immer noch gibt. Und dass man, wenn sich das jetzt bewahrheitet mit den 7,2 Milliarden, eigentlich überlegen müsste: Was kommt noch irgendwie billiger: Weiterzubauen - oder umzuplanen? Wäre es vielleicht klug, das Projekt jetzt einzustellen und die schnelle, günstige, bessere Südring-Variante zu bauen? Anstatt den Bund dazu zu nötigen, dass er diese Kostensteigerung mitträgt? Was rechtlich ohnehin nicht geht. Der Bund subventioniert nur denjenigen Teil mit 60 Prozent, der als „wirt-

schaftlich" eingestuft ist. Das sind die 3,8 Milliarden. Und das ist dann eh schon ein Entgegenkommen vom Bundesverkehrsminister. Wenn die Bayern das Projekt weiterführen, bleibt der Freistaat auf 5 Milliarden Kosten sitzen.

#### **Der Südring ist also immer noch eine Option.**

Natürlich. Der Südring ist besser und billiger. Das gilt nach wie vor, da hat sich nichts geändert.

#### **Was wäre Ihre Forderung? Südring ausbauen und den Tunnel zuschütten?**

Sie wissen ja, was die Bahn sagt: Wenn wir jetzt stoppen, dann haben wir 1 Milliarde schon ausgegeben, und für den Rückbau brauchen wir noch mal 2 Milliarden.

#### **Verkehrsminister Bernreiter hat einen Baustopp ja schon als quasi absurde Idee ausgeschlossen. Aber das wäre das Ende mit Schrecken, dann hätte das Abenteuer Tunnel 3 Milliarden gekostet. Der Südring kostet, seien wir großzügig, eine runde Milliarde statt der prognostizierten 0,6. Dann wären 4 Milliarden ausgegeben, und München hätte in zwei Jahren eine funktionierende S-Bahn -Zusatzstrecke.**

Ja, man könnte sagen, dann hat man 3,2 Milliarden gespart! (*lacht*) Zu Ihrer Frage: Es gibt ja nicht nur uns als Bürgerinitiative. Sondern zum Beispiel auch das Münchner Forum und deren Arbeitsgruppe Schienenverkehr, die sind im Hinblick auf Schienen-Verkehrskonzepte und konstruktive Gegenvorschläge führend, und wir als BI unterstützen deren Meinung: Machen wir jetzt zumindest ein Moratorium für den Tunnel und bauen den Südring aus. Und wenn wir irgendwann eine besseres Nutzungskonzept für einen etwaigen künftigen Tunnel haben - wenn z.B. auch der Regionalverkehr von Rosenheim und Ingolstadt da durchfahren könnte - dann bauen wir den weiter.

#### **Schaut's danach aus, dass das passieren wird?**

Nach meiner Erfahrung: nein. Ähnlich prekäre Situationen gab's in den letzten 17 Jahren mehrere. Und die Entscheidung der Politik war immer: Augen zu, Hirn ausschalten und die neuen Termine und Kosten der DB AG runterschlucken.

#### **Aber es ist jetzt so absurd geworden. Man kann doch das jetzt nicht einfach weiterlaufen lassen?**

Tja. Man *kann* schon. Man hat das 2005 schon gekonnt, als die gleiche Diskussion gelaufen ist, man hat es 2010 gekonnt, 2016 - immer wieder hat man das gekonnt.

#### **Aber es ist so gegen jede Vernunft.**

Wie gesagt, ich beobachte das jetzt seit 17 Jahren ... Mit Vernunft kommt man da nicht weiter.

#### **Warum wollte man denn eigentlich um alles in der Welt unbedingt diesen Tunnel und hat die Alternative Südring in den Wind geschlagen? Was steckt hinter dieser Bockbeinigkeit? Die berühmte „Beton-Lobby“? Oder dass die Bahn unbedingt dieses Prestige-Projekt wollte?**

Die Bahn wollte schon immer den Tunnel. Und bei denen ist der Aspekt „wir bauen was, da können wir immer dran verdienen, egal, was rauskommt, bezahlen tut es der Steuerzahler bzw. Freistaat“ nicht zu vernachlässigen. Und die Stadt München war ja in den 90er Jahren noch der Meinung, dass der Tunnel ein Schmarrn und der Südring die richtige Lösung ist.

#### **Warum hat sich das umgedreht?**

Weil irgendwann Ende der 90er Jahre mal der OB\*Ude (*Christian Ude, SPD, von 1993 bis 2014 Münchner Oberbürgermeister; Anm.*) und der Minister Wiesheu (*Otto Wiesheu, von 1993 bis Ende 2005 Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr; Anm.*) in einem Hinterzimmer gesessen sind, und als sie rauskamen, war der Ude katholisch und hat gesagt, „der Tunnel ist besser“. Und wenn der Ude das sagt, dann glaubt's ihm eh jeder...

#### **... der beliebte und joviale Christian Ude ...**

... die in der SPD sowieso, und die in der CSU haben es ihm auch geglaubt. Und von Wiesheu weiß man ja, dass er nach seiner Amtszeit 2005 in den Vorstand der Deutschen Bahn berufen wurde (*2006 trat Wiesheu den Posten an; 2009 musste er nach einer Datenschutzaffäre mit einer Abfindung von 2,39 Millionen Euro das Unternehmen verlassen; Anm.*).

#### **Was mir in der Berichterstattung auch etwas fehlt, sind Informationen, WARUM das eigentlich alles so viel teurer wird und so viel länger dauert. Der Bahnsprecher sagte, ja mei, man grabe hier in 45 Metern Tiefe, das sei halt technisch so ambitioniert, da könne es schon mal zu Problemen kommen. Wenn ich mich aber recht erinnere, haben ja die Tunnelgegner über Jahre hinweg lang und ausführlich vor eben diesen Schwierigkeiten gewarnt. Der unsichere Untergrund, die Hohlräume unter Haidhausen ...**

Es gibt einfach Planungsfehler *en masse*. Haidhausen ist ein gutes Stichwort. Hier gab es schon drei Trassen-Planungen, die wieder verworfen wurden. Die 4. Variante funktioniert aber auch nicht richtig. Dann gab es Einsprüche seitens der Experten zum Sicherheitskonzept. Die wurden zuerst ignoriert. Jetzt hat man einen separaten Rettungstunnel eingeplant - schon wieder eine halbe Milliarde. Und so weiter.

#### **Kann man's kurz fassen: Alles, wovon die Tunnelgegner und Verkehrsexperten all die Jahre gewarnt haben, tritt nun ein. Was ist das für ein Borniertheit, der man da gegenübersteht?**

Entschieden wird auf der politischen Ebene. Da zählen keine Sachargumente, sondern politische Argumente. Und da geht's hauptsächlich darum, dass man seine Meinung beibehält - man kann ja schwerlich so einen Irrtum eingestehen. Und es geht darum, wie man die Leute überzeugen kann. Und wenn die Kurzformel lautet „Mit dem 2. Tunnel wird alles besser“, und die Leute glauben das, dann haben Sie mit Ihren Sachargumenten einen schweren Stand. Ich würde ja zum Beispiel jede Wette eingehen, dass der neue Verkehrsminister nicht die Details kennt.

#### **Er hat ja in der Sitzung vom Verkehrsausschuss gesagt, als da allzu vielen Fachfragen zum Tunnel kamen, er sei nicht als „Sachbearbeiter für die 2. Stammstrecke“ eingestellt worden.**

Sondern er liest, was ihm seine Mitarbeiter sagen, und die übernehmen das im Zweifelsfall unkritisch von der Bahn. Wissen Sie, da geht's um Jobs und darum, wer demnächst befördert wird. Mit dem Vorschlag, den Tunnel zu stoppen und den Südring zu bauen, riskiert man da viel.

## **„Von der Politik kam blitzartig diese Feststellung: Wir brauchen aber diesen Tunnel unbedingt! Keiner, der gesagt hätte: Moment, jetzt lasst uns mal überlegen, wie das weitergehen kann.“**

#### **Ein wichtiges Argument der Tunnelgegner war ja immer, dass durch diese hohen Kosten das Geld dann anderswo fehlt um die die Strecken zu ertüchtigen. Jetzt gab es das Zugunglück in Garmisch mit 5 Toten, für das eine marode Gleisstrecke wohl zumindest mitverantwortlich war...**

Man mires das schon trennen. Vom Gefühl passt das zusammen, aber es sind zwei separate Skandale. Der eine ist, wie die Bahn wirtschaftet mit ihrem Bestand - dass sie nicht die notwendigen Reparatur- und Modernisierungsmaßnahmen durchführt an Schienen und Geräten.

Das andere sind die neuen Großprojekte der Bahn, bei denen es immer gleich um Milliarden geht, die aber vom Steuerzahler direkt - von den Ländern und vom Bund - bezahlt werden. Das sind verschiedene Töpfe. Aber klar ist, dass dieses Projekt 2. Tunnel seit 2001 alle anderen Maßnahmen in Bayern kannibalisiert. Die ganzen Probleme im Münchner S-Bahn-System. Viele eingleisige Strecken, Mischverkehr ... Alle diese Sanierungen sind hintangestellt, weil alles, was vom Bund an Geld kommt, reserviert werden muss für den Tunnel.

#### **Ist denn jetzt anhand dieser grotesken Kosten- und Zeitexplosion nicht erwiesen, dass der 2. Tunnel unkalkulierbar und ein potenzielles Fass ohne Boden ist? Kann man jetzt ernsthaft den Tunnel weiterverfolgen, der mindestens noch 15 Jahre dauert und bei dem ja heute niemand garantieren kann, dass da in all diesen Jahren nicht noch ein paar Milliarden dazukommen?**

Vom Freistaat und von der Stadt hört man nur: *Wir brauchen diesen Tunnel unbedingt, quasi egal, was er kostet.* Wie die blitzartig und unisono mit dieser Feststellung kamen, das fand ich schon niederschmetternd. Keiner, der gesagt hätte, „Moment, jetzt lasst uns doch mal überlegen, wie das weitergehen kann“.

#### **Sehen Sie einen Weg, dass ein Umdenken kommt?**

Mei, wenn eine große Wirtschaftskrise käme, müssten sie wohl noch anfangen zu überlegen.

#### **Redet denn niemand mehr vom Südring?**

Ja, einige schon, aber bisher keine von den entscheidenden Leuten.

#### **Müssen die erst wieder daran erinnert werden, dass es den Südring überhaupt gibt?**

Ja, das war schön, wenn die Presse da ein bisschen mehr schreiben würde.



Die Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau firmiert im Netz unter [www.tunnelaktion.de](http://www.tunnelaktion.de) (um zum aktuellen Teil der Seite zu gelangen oben rechts auf „aktuelle Informationen“ klicken)