



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



Wäre, ware, zweite Röhre!



5§B J. " Bauarbeiten für den 2. Stamm-Streckentunnel am Marienhof und anderswo in München

Der Bau des 2. Stammstreckentunnels für die Münchner S-Bahn läuft völlig aus dem Ruder. Eine Kostensteigerung von 3,8 auf 7,2 Milliarden Euro und eine Verzögerung der Fertigstellung bis 2037 steht im Raum - eine so noch nie dagewesene Eskalation bei einem Infrastruktur-Großprojekt. Dabei haben Bürgerinitiativen, Fachverbände und Beratungsbüros jahrzehntelang vor den schwer kalkulierbaren Schwierigkeiten dieses Bauvorhabens gewarnt. Wir haben mit einem der Tunnelgegner gesprochen - siehe nächste Seite. Zuvor aber schaut sich Heiner Müller-Ermann die Sache genauer an, beleuchtet den kreativen Umgang der Planer mit den erforderlichen Nutzen-Kosten-Analysen - und wirft auch einen Blick auf das auffällige Faible der Deutschen Bahn AG für Tunnelprojekte. Es ist Zeit für eine „unzeitgemäße Diskussion“ ...

Text: Heiner Müller-Ermann

Es war im Jahr 2001, da einigten sich der Münchner Oberbürgermeister Christian Ude von der SPD und der Bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu von der CSU auf eine zweite Stammstrecke zur Unterstützung der notorisch überlasteten S-Bahn-Röhre zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof in der Landeshauptstadt. Verlaufen sollte sie in einem parallel zum bestehenden Stammstrecken-Tunnel zu bohrenden 2. Tunnel, kosten sollte das alles 0,6, bald 1,5 Milliarden Euro und fertig sein im Jahr 2010.

Ein paar Jahre gingen ins Land. Als man dann 2016 den Bau beschloss, veranschlagte man die Kosten schon mit 3,8 Milliarden. Doch die damaligen CSU-Führer Hnrst Seehofer und Alexander

Dobrindt wurden beim Baubeginn gar nicht mehr fertig, sich auf die Schultern zu klopfen. Die Entscheidung ermögliche Wachstum, Mobilität und Wertschöpfung für ganz Bayern. Mit dieser *Hauptschlagader* erreiche man einen *Quantensprung!*

Jetzt, sechs Jahre später, ist ein Sprung da - aber mal wieder bei den Kosten. Quasi über Nacht sind es 7,2 Milliarden geworden. Eine Kostensteigerung von sage und schreibe 90 Prozent zum vorherigen Wert, der für sich ja schon eine Kostenexplosion dargestellt hatte. Und natürlich kann niemand garantieren, dass damit das Ende der Quantenstange erreicht ist. Außerdem werde sich die Fertigstellung vom Jahr 2026 auf 2037 verschieben.

Nur um das kurz klarzustellen: Wir reden hier von Milliarden. Eine Milliarde, das sind 1.000 Millionen. Aber sitzen nun irgendwo zerknirschte Auftraggeber auf der Baustelle? Rauft sich nur ein einziger Planer die Haare und ereint: „*Hätten wir*

doch auf die kritischen Fachleute aus den Verbänden und Bürgerinitiativen gehört! Die haben das alles vorhergesagt.“ Natürlich nicht. Denn sie sind beschäftigt mit dem alten Reflex, die Verantwortung auf andere zu schieben. Der bayerische CSU-Verkehrsminister Christian Bernreiter, jene gelungene Mischung aus nettem Onkel und zynischem Amtsträger, daneben der aalglatte Bundesverkehrsminister Volker Wissing von der FDP. Dazu kommen Münchens sozialdemokratischer Oberbürgermeister Dieter Reiter, hemdsärmelig wie meist, sowie der schmallippige bayerische Bahnverantwortliche Klaus-Dieter Josel. *Die anderen waren 's, ich bin unschuldig. Wissen konnte ich sowieso nichts.* Dabei ist die Problematik ja schon seit bald 20 Jahren bekannt. Das Münchner Verkehrsberatungsbüro Viereg-Rössler beispielsweise hat schon 2003 und 2005 mehrfach vor der zweiten Röhre gewarnt und als Alternative die

Vorteile des ungleich kostengünstigeren Südrings betont. Diese Trasse gibt es nämlich schon. Mit entsprechenden Ausbaumaßnahmen könnte sie die bestehende Tunnelröhre entlasten und gleichzeitig mehrere U- und S-Bahnlinien miteinander verknüpfen. Der Südring wäre damit jene tangentielle Verbindung, die im sternförmigen Münchner System seit Jahrzehnten fehlt.

Aber das wäre halt kein *Quantensprung*. Sondern nur eine vernünftige, angepasste Ertüchtigung einer bestehenden Bahnstrecke, die einen Bruchteil dessen kosten würde, was der 2. Tunnel verschlingt. Was würde denn da die Bauindustrie sagen? Ausbaumaßnahmen - wo man doch mit Tunnels Milliarden verdienen kann! In ihren ersten 150 Jahren, also von 1835 bis 1985, fuhr die Eisenbahn in Deutschland auf einem Netz mit insgesamt 245 Tunnelkilometern. In den letzten dreieinhalb Jahrzehnten, von 1985 bis heute, hat die DB mehr Tunnels gebaut als in den 150 Jahren davor. Aber nicht, weil insgesamt das Schienennetz massiv ausgebaut worden wäre. Nein, das wurde sogar um rund 10 Prozent reduziert. Aber bei den Neubaustrecken baute man in erster Linie: Tunnel!

Natürlich gibt es dann auch noch so Zufälle. Da kommt beispielsweise der Diplomkaufmann Thomas Bauer aus dem Schrobenhausener Familienunternehmen BAUER Spezialtiefbau GmbH mit weltweit 7.000 Beschäftigten. Er ist nicht nur ein fleißiger und erfolgreicher Unternehmer, er war auch 16 Jahre Präsident des Verbands der Bayerischen Bauindustrie. Und - wie eben der Zufall so spielt - von 2003 bis 2021 Landesschatzmeister der CSU...

Jedenfalls: Der Tunnelbau bringt's. Als die Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt gebaut wurde, ging man von Kosten von 2,3 Milliarden aus. Am Ende standen 3,7 Milliarden sowie die überraschende Erkenntnis der Bahn, dass Tunnel in Karstböden eine anspruchsvolle Bauweise erforderten. Als der Bund Naturschutz von Anfang an genau davor gewarnt hatte, verbat man sich diese *„Einnischung von Laien“*. Die Schnellbahntrasse vom oberfränkischen Ebensfeld nach Erfurt verläuft schon fast zu 50 Prozent in Tunneln und auf Brücken. Bei der Strecke Wendungen - Ulm schließlich schafft man es bereits, mehr als die Hälfte der Strecke unterirdisch zu führen. Außerirdisch dafür die Kostensteigerung von 1,35 auf 4 Milliarden, eine Verdreifachung. Der Stuttgarter Zeitung wurde später ein Protokoll zugespielt, wonach die Verantwortlichen festlegten, es dürften *„keine neuen Baukosten kommuniziert werden, um keine unzeitgemäße Diskussion auszulösen“*. Denn es bestand die Gefahr, dass die Bundestagsabgeordneten bei den wahren Kosten das Projekt nicht mehr in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen hätten. Und damit wäre dann wahrscheinlich auch *„Stuttgart 21“* gestorben gewesen. Letzteres ein Irrsinn für sich, 2009 gegen große Widerstände beschlossen mit einer Kostenprognose von 4,1 Milliarden, heutiger Stand 9,9 Milliarden - ein Ende ist noch nicht in Sicht. Denn derzeit steht schon fest, dass man im Zulauf - man ahnt es - weitere Tunnelstrecken brauchen wird.

Es läuft immer nach dem gleichen Muster: Großprojekte werden auf den Weg gebracht mit einem von vornherein absolut unrealistisch niedrigen Kostenansatz. Gleichzeitig wird ihr Nutzen extrem überhöht dargestellt - schließlich muss bei dem vorgeschriebenen Nutzen-Kosten-Verfahren ja zumindest mehr als der Wert 1 herauskommen. Sprich, der Nutzen eines Projektes muss wenigstens ein bisschen höher sein als seine Kosten.

Für die unterirdische Wunschlösung werden die Kosten künstlich heruntergerechnet und für die Nutzenrechnung alles zusammengekratzt, was irgendwann einmal in eine S-Bahn steigen könnte. Bei Alternativen wie dem Südring, geht's umgekehrt: Kosten hoch-, Nutzen runterrechnen.

Womit wir wieder in München bei der 2. Stammstrecke angekommen sind. Als man hier die erste Planung durchgerechnet hatte, blieb man sogar unter diesem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,0. Das heißt, die zweite Röhre kostete mehr, als sie je Nutzen (zusätzliche Fahrgäste, kürzere Fahrzeiten etc.) eingebracht hätte. Flugs nahm man einige Bahnhöfe aus der Planung. Damit sanken die Kosten - dass auch der Nutzen zurückging, übersah man weitgehend. Denn schließlich ging es ja nur darum, irgendwie über diese 1,0 hinauszukommen. Die Planer schafften 1,05 und brachen in Jubel aus, ebenso die beteiligten Politiker aus Stadt, Land und Bund, mit Ausnahme einiger Grüner; über die Zahl der Sektkorken, die an diesem Tag bei den Tunnelbauunternehmen knallten, gibt es keine genaueren Informationen.

Die Leute in den Bürgerinitiativen und NGOs allerdings rieben sich die Augen. *„Das kann doch nicht wahr sein!“* Da wollen die Milliarden ausgehen, um dann einen Nutzen zu haben, der gerade mal fünf (!) Prozent größer ist als die Kosten. Jetzt sollte man doch lieber schauen, ob man diese Milliarden nicht viel sinnvoller, also mit größerem Nutzen einsetzen könne. Bei einer Lösung, die 1 mehr Fahrgäste vom Auto auf den öffentlichen Verkehr bringt und damit CO2 einspart.

Und damit wäre der Südring eigentlich wieder im Spiel gewesen. Aber, wie heißt es so schön? *„SWäre, wäre, zweite Röhre!“* Wenn die Mehrheit der Politik (und wer auch sonst noch) eine zweite Stammstrecke neben der ersten graben wollen, dann haben die Planer einen klaren Auftrag: Dann muss bei der Nutzen-Kosten-Analyse die Röhre am besten abschneiden. Sprich, für die unterirdische Wunschlösung werden die Kosten künstlich heruntergerechnet, und für den Nutzen wird alles zusammengekratzt, was irgendwann einmal in eine S-Bahn steigen könnte. Bei den Alternativen wie dem Südring, geht's genau umgekehrt: Kosten hoch ansetzen, Nutzen künstlich herunterrechnen.

Wer sich einmal näher mit solchen gern mehrere Hundert Seiten dicken und mit mathematischen Formeln gespickten Nutzen-Kosten-Berechnungen befasst hat, weiß, dass hier ein nicht mehr auflösbares Verwirrspiel stattfindet. Am Ende kommt heraus, was herauskommen soll. Punkt. *(Ein Beispiel aus eigener Erfahrung und Anschauung: Bei der A94 durch das Isental schaffte man es beispielsweise, dass eine vierspurige Neubaustrecke quer über Berg und Tal mit unzähligen Brücken und schwierigstem Untergrund besser bewertet wurde als der alternative Ausbau der bestehenden B12 mit zwei weiteren Fahrspuren.)*

Aber, halt ein! Da gab es nämlich am 12. Juli eine Sondersitzung des Verkehrsausschusses des Bayerischen Landtags. Vorne der zuständige Minister, im Augenblick ist es ein gewisser Christian Bernreiter aus Niederbayern - der vierte Verkehrsminister in den letzten vier Jahren. Er habe definitiv von nichts gewusst, schließlich, so der Minister in der Sitzung wörtlich, sei er *„nicht als Sachbe-*

arbeiter für die zweite Stammstrecke eingestellt worden“. Wer sich als Ressortverantwortlicher mit einer derartig saftigen Mischung aus Ignoranz und Frechheit über Deutschlands aktuell größtes Infrastrukturprojekt äußern kann, verdient selbst unter abgebrühten CSUlern noch besondere Aufmerksamkeit. Aber dies nur am Rande.

Das eigentlich Wichtige kam in dieser Sitzung von der Bahn: Im Oktober soll eine neue Nutzen-Kosten-Berechnung für die 2. Stammstrecke vorgelegt werden. Und da wird's interessant, selbst die ausgebufftesten Planer dürften dabei ein bisschen ins Schwitzen geraten. Denn bei den Kosten, also im Nenner dieses Nutzen/Kosten-Bruchs steht ja nun eine fast doppelt so hohe Zahl! Das ohnehin minimale Ergebnis von 1,05 wird damit halbiert. Es sei denn... Genau: Jetzt muss sich eben der *„Nutzen“* auch verdoppeln, dann stimmt wieder alles. Man darf gespannt sein, was ihnen einfällt.

Aber bevor das Ganze hier im Sarkasmus endet, etwas Konstruktives: Gehen Sie im Münchner S-Bahn-Umland doch einfach mal zu Ihrem/r Wahlkreisabgeordneten. Fragen Sie, wenn jetzt weitere Milliarden in die zweite S-Bahn-Röhre gepumpt werden, wann bekommen die Außenäste ein zweites Gleis? Wann werden die Weichen wintersicher gemacht? Wann sind endlich die Stellwerke dran? Wann werden genügend Langzüge angeschafft?

Und wenn Sie sonstwo in Bayern leben: Fragen Sie, wann die Strecke Hof - Regensburg endlich elektrifiziert wird? Warum der Chemieriese Wacker seit 40 Jahren daraufwarten muss, dass er seine Güter auf die Bahn bringen kann? Wann es am Bahnhof mal wieder eine Toilette gibt? Und wann die Züge im Freistaat wieder zuverlässig fahren, ohne die schlichte Mitteilung *„Zug fällt heute aus“*.

Letzten Endes landen wir damit bei der entscheidenden Diskussion. Sind immer größere und immer komplexere Projekte überhaupt noch sinnvoll? Stecken wir möglicherweise riesige Geldmengen in Systeme, bei denen der Nutzen geringer ist als der Schaden und die Verwirrung, die sie anrichten? *„Small is beautiful“* kann sicher nicht zur generellen Doktrin werden. Aber häufiger mal zu diskutieren, ob *„smaller“* nicht effizienter und nachhaltiger ist, das sollten wir uns schnellstens angewöhnen. Und zwar nicht nur in digitalen Empörungsforen. Sondern, am besten als Mitglieder in den demokratischen Parteien - Aug in Aug mit den von der Basis aufgestellten Abgeordneten.

Heiner Müller-Ermann ist Diplomvolkswirt und Sprecher des Landesarbeitskreises Wirtschaft im BUND Naturschutz Bayern. Er war jahrzehntelang Kopf der Bürgerinitiative gegen die Isentalautobahn

»> Lesen Sie auf den folgenden Seiten ein Interview mit **Walter Heldmann** von der **Bürgerinitiative! Haidhausen S-Bahn-Ausbau**