

Untersuchungsausschuss Zweite S-Bahn-Stammstrecke

Tricksen und Täuschen

Die Geschichte der in Bau befindlichen Zweiten S-Bahn-Stammstrecke ist voll von Ungereimtheiten und dubiosen Details. Ende Januar hat ein Untersuchungsausschuss im Bayerischen Landtag begonnen, Licht in ein Geflecht aus Politik, Deutscher Bahn und Bauwirtschaft zu bringen, das die wohl größte Skandalbaustelle Deutschlands mit Entstehungskosten von aktuell 7,8 Milliarden hervorgebracht hat.

„Tricksen und Täuschen, Fälschen und Lügen“ seien jahrelang die Maxime der handelnden Personen im Drama um die Zweite Münchner Stammstrecke gewesen, sagt Martin Runge, Landtagsabgeordneter von Bündnis 90/ Die Grünen und einer der profiliertesten Gegner des Tunnelbauwerks, im Gespräch mit den Haidhauser Nachrichten. Momentan belaufen sich die Berechnungen der Baukosten auf 7,8 Milliarden Euro. Das auch dies nicht die Zielsumme bleiben wird, ist angesichts der bisherigen Entwicklung zu befürchten.

Martin Runge ruft dabei in Erinnerung, dass die Erste Kostenschätzung im Jahr 2000 bei gerade einmal 537 Millionen Euro lag. Dann ging es kontinuierlich mit den Baukosten nach oben.

„Die Stammstrecke hat in puncto Kostenexplosion und Zeitverzug alle Katastrophenbaustellen Deutschlands getoppt“, sagt Runge und verweist darauf, dass Verzögerungen und Kostensteigerungen sehr oft wider besseren Wissens nicht kommuniziert wurden, bewusst falsche Daten und Zahlen genannt worden seien, und man somit „das Parlament und die Bevölkerung angelogen“ habe.

So wurde im Oktober 2022 bekannt, dass die Staatsregierung bereits 2020 von der DB darüber informiert wurde, dass es zu einer weiteren Kostenexplosion kommen werde. Die zu diesem Zeitpunkt noch kommunizierten 3,6 Milliarden galten damals schon als nicht mehr ausreichend, die aktuellen Berechnungen beliefen sich damals schon auf 7,8 Milliarden. Doch es dauerte dann zwei Jahre, bis dieser Kostensprung öffentlich gemacht wurde.

Dass nicht nur Zahlen zurückgehalten wurden, sondern zugunsten der zweiten Röhre in den vergangenen Jahren immer wieder manipuliert wurde, steht für Runge fest. Dies betreffe sowohl die vergleichenden Studien 2002 und 2009, die herausfinden sollten, ob der Südring nicht eine bessere Alternative zum Tunnel sein könnte, als auch die Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) für den zweiten Stammstreckentunnel aus den Jahren 2010 und 2016.

Bei der ersten vergleichenden Studie 2002 veranschlagte die DB noch 583 Millionen für den Tunnel gegenüber 527 Millionen für den Ausbau des Südrings.

Bereits 2006 sollte der Tunnel dann plötzlich 1,85 Milliarden Euro kosten. Hier liegt es für Runge nahe, dass die Verantwortlichen bereits 2002 wussten, dass der Tunnel teurer wird. Denn eine Verdreifachung des Baupreises innerhalb von nur vier Jahren ließ und lässt sich mit äußeren Faktoren wie gestiegenen Baupreisen definitiv nicht erklären.

Andererseits wurde der Südring teuer gerechnet, indem u.a. ein teures Überwerfungsbauwerk für den Ostbahnhof veranschlagt wurde, für das es aber keine planerische Notwendigkeit gab.

Öffentliche Fördermittel aus den Töpfen des Finanzausgleichsgesetzes (FAG)- und des

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bei denen der Südring mehr abrufen hätte können als der Tunnel, wurden aber laut Runge sogar in geringerer Höhe als die möglichen Förderungen für den Tunnel in die Rechnung mit einbezogen.

Und diese Spielchen sieht der Tunnelkritiker Runge bei der zweiten Studie 2009 ungebremst weiter laufen: nochmals sollte untersucht werden, ob nicht der Südring doch dem immer teurer werdenden Tunnelprojekt vorzuziehen sei. Doch die Studie, die der damalige Verkehrsminister Martin Zeil bei vier Planungsbüros in Auftrag gegeben hatte, wurde nicht veröffentlicht. Im Hearing vor dem Münchner Stadtrat am 25. März 2009 sagte der Vertreter der Staatsregierung, der Südring hätte nur 70 Prozent der Kapazitäten des Tunnels, kurze Zeit später waren es dann nur noch 50 Prozent.

Im November wird die Expertise dann doch vorgelegt. Das Ergebnis: der Südring sei mit 1,3 Milliarden Euro fast genauso teuer wie der zweite S-Bahn-Tunnel, der 1,5 Milliarden Euro kosten soll. Der Nutzen-Kosten-Koeffizient wäre beim Tunnel demnach bei 1,15, beim Südring nur noch 0,8 und somit nicht mehr förderfähig, weil unter 1,0. Auch hier sieht Runge viele Ansätze, dass der Südring mutwillig teuer gerechnet wurde. So seien die angesetzten Einzelposten für den Südring im Vergleich zum Ausbau der Strecke Olching-Augsburg wesentlich teurer gewesen.

Konkret wäre das bei Weichen 1,5 mal, bei Gleisen 5 mal und bei Schallschutzmaßnahmen sogar 10 mal so teuer angesetzt gewesen.

Diese und ähnliche Ungereimtheiten könnte Martin Runge wohl stundenlang referieren. Es dürfte wohl auch keinen bayerischen Landtagsabgeordneten geben, der in der Thematik des Zweiten S-Bahn-Tunnels derartig beschlagen ist. So hat er über die Jahre 18 Anträge, 62 schriftliche und 14 mündliche Anfragen im Bayrischen Landtag zum Tunnelthema gestellt. Die Verantwortlichen des Münchner Tunnelprojekts dürfen sich auf viele unangenehme Fragen im Untersuchungsausschuß gefasst machen. Markus Wager

Zweite Stammstrecke

Münchner Forum fordert Baustopp

Der Arbeitskreis Schiene (AKS) des Münchner Forums fordert einen Baustopp für den Zweiten S-Bahn-Tunnel und ruft dazu auf, kurzfristigere und wirksamere Mittel für eine Verkehrswende in die Wege zu leiten. In einer Presseerklärung des AKS heißt es, „anstatt die Ursachen der Probleme der Münchner S-Bahn mit Ausfällen, Verspätungen und Unfällen zu beheben, beschäftigt sich der Freistaat seit über zwei Jahrzehnten mit der Zweiten Stammstrecke als Allheilmittel.“

Der AKS fordere ein Moratorium, um das Tieftunnel-Großprojekt zu überdenken. Weil die Inbetriebnahme der Stammstrecke im Jahr 2037 in weite Ferne rücke, müssten jetzt beschleunigt Maßnahmen ergriffen werden, die kurzfristiger wirksam werden können: So könnte mit zweigleisigen S-Bahn-Strecken auf eigenen Trassen (also Trassen, die sich die S-Bahn nicht mit dem Fernverkehr teilen muss), die Pünktlichkeit verbessert und ein betriebsstabiler 10-Minuten-Takt gefahren werden.

Ein regelmäßiger S-Bahn-Verkehr auf dem Eisenbahn-Süd- und Nordring könnte im Netz neue, polyzentrische Verbindungen von Stadt und Umland schaffen.

Neue, wohnortnahe „Quartiersbahnhöfe“ in Stadt und Umland liessen mehr Menschen die S-Bahn nutzen. Das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ werde so weit in die Metropolregion hinausgetragen.

Bei der Forderung nach schnellen, gezielten Verbesserungen, die das gesamte Münchner S-Bahn-Netz im Auge haben, sieht sich der AKS auf einer Linie mit dem Hamburger Öko-Institut, den Koalitionsvereinbarungen der Grün-Roten-Koalition im Münchner Rathaus und den weit gediehenen Verhandlungen des Bayerischen Verkehrsministeriums mit BMW, das Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) mit einem S-Bahn-Pendelverkehr auf dem Nordring besser an den ÖPNV anzubinden.

So werden im vom Hamburger Öko-Institut im November 2021 veröffentlichten „Massnahmenplan Klimaneutralität München“ klar von einem Ausbau des Nord- und Südrings und dem Bau eigener Trassen für die S-Bahn gesprochen und diesen Massnahmen sowohl eine hohe Dringlichkeit als auch Wirksamkeit zugesprochen. Der Zweite S-Bahn-Stammstreckentunnel wird hingegen mit keinem Wort erwähnt.

Denn die gigantischen Bauaktivitäten, die zur Erstellung des Stammstreckentunnels nötig wären, erzeugen natürlich auch einen sehr hohen CO₂-Ausstoß – nicht gerade das, was die Stadtgesellschaft beim Thema Klimaneutralität voranbringen würde.

Auch im Koalitionsvertrag der Grünen, SPD, Rosa Liste und Volt im Münchner Stadtrat von 2020 ist der Ausbau von Nord- und Südring und einem S-Bahn-tauglichen Regionalzughalt Poccistraße festgehalten. Das dort ebenfalls verankerte Ziel eines 10-Minuten-Takts in den Außenästen wird aber von der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke definitiv nicht erfüllt, da heute schon klar ist, dass das dazugehörige Betriebskonzept nur einen 15-Minuten-Takt zulässt.

Äußerst aussagekräftig ist auch die Vereinbarung über einen Pendelbetrieb auf dem Nordring, den der damalige Bayerische Verkehrsminister Hans Reichart im September 2019 mit dem BMW-Konzern getroffen hat. Mit dem Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) sind im Münchner Norden mehrere tausend Arbeitsplätze neu entstanden. Auf das Betreiben von BMW wurde beschlossen, auf dem bestehenden Nordring, der aktuell nur für den Güterverkehr genutzt wird, einen Pendelverkehr Karlsfeld-FIZ-Euroindustriepark oder auch Moosach-FIZ-Euroindustriepark einzurichten. Damals wurden 29 Millionen Euro für die Maßnahme veranschlagt. Dies soll, laut Vereinbarung, zeitlich deutlich vor der Inbetriebnahme der Zweiten Stammstrecke geschehen. Dass sich gerade ein Automobilkonzern massiv für den Ausbau des Nordrings engagiert, zeigt, wie groß der Bedarf an zusätzlichem ÖPNV in Milbertshofen ist, und wie passgenau und kostengünstig der Nordring eine große Lücke schließen könnte.

Mit dem Ruf nach einem Baustopp für den Zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnel zieht der AKS die stringente Folgerung, dass sowohl Gründe der Klimaneutralität, als auch die wahren Bedürfnisse von Bürgern und Wirtschaft gegen einen Weiterbau des S-Bahn-Tunnels sprechen. Markus Wagner