

HN-Interview mit Martin Runge

Dr. Martin Runge war bis 2023 für Bündnis 90/DIE GRÜNEN Mitglied des Bayerischen Landtags und dort u.a. Vorsitzender des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten, Vorsitzender des Innenausschusses, Fraktionsvorsitzender sowie wirtschaftspolitischer und verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion. Er verfasste ca. 100 parlamentarische Anfragen und Anträge, in denen er sich kritisch mit dem Projekt 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke auseinandersetzte.

Kosten für S-Bahn-Tunnel völlig aus dem Ruder?

Die Kostenkalkulation für den zweiten Stammstreckentunnel hat jetzt offiziell die Schwelle zum zweistelligen Milliarden-Projekt überschritten. Es scheint: Was die Kosten angeht, jagt eine Hiobsbotschaft die andere. Was den Baufortschritt angeht, wird das aktuell kaum hinterfragt, denn vorsichtshalber ist der Eröffnungstermin gleich auf 2037 verschoben worden. Zum aktuellen Dilemma um das Projekt sprachen wir mit Dr. Martin Runge, Verkehrsexperte von Bündnis 90/Die Grünen.

HN: Die Zweite Stammstrecke verteuert sich peu a peu. Ursprünglich waren es mal weniger als eine Milliarde Euro, seit Anfang April ist von 11,4 Mrd. Euro die Rede. Ist das für einen langjährigen Kritiker des Projektes ein Schock?

Dr. Martin Runge: Schock ist da die falsche Begrifflichkeit, es gab ja nicht plötzlich ein schockierendes Ereignis. Dass die Kosten für das Vorhaben immens in die Höhe gehen und dass der Fertigstellungstermin (noch im Jahr 2005 waren Fertigstellung und Inbetriebnahme für das Jahr 2010 zugesagt!) sich immer weiter in Richtung St.-Nimmerleins-Tag verschiebt, das war seit langem klar. Es ist sehr traurig und ärgerlich miterleben zu müssen, wie die Verantwortlichen der DB AG, der Bayerischen Staatsregierung, aber leider auch ein Großteil der Abgeordneten im Bayerischen Landtag, sehenden Auges dieses Desaster für die Steuerzahler und Steuerzahlerinnen und die S-Bahn-Fahrgäste angerichtet beziehungsweise hingenommen haben.

Worin siehst Du die Ursachen, dass die Kosten ständig höher werden?

Die ursprünglich genannten Kosten für das Projekt (2000: 537 Mio. Euro in: Ergänzungsuntersuchung S-Bahn. 2001: 583 Mio. Euro in: Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring/Zweiter S-Bahn-Tunnel. 2002: 899 Mio. Euro in: Vertiefende Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke) waren bewusst viel zu niedrig angesetzt, um Politik und Öffentlichkeit für das Vorhaben zu gewinnen und die 2. Stammstrecke in der Tunnel-Version, eng parallel geführt zur 1. Stammstrecke, vorteilhaft gegenüber Alternativlösungen aussehen zu lassen.

Zu Beginn der Planungen war man dann für die Tunnelstrecke von einer Tieflage von weniger als 20 Metern ausgegangen, was völlig unrealistisch war und belegt, dass es sich bei dem Vorhaben in Summe um eine groteske Fehlplanung handelt. Die Stationsbauwerke in einer Tiefe von über 40 Metern hatten sich schnell als die größten Kostentreiber erwiesen. Mit den

Stationen Arnulfpark, Maxmonument und Max-Weber-Platz wurden in Konsequenz drei der ursprünglich sechs vorgesehenen unterirdischen Haltepunkte gestrichen. Dann wurde in der Hoffnung, dass die Kosten nicht ganz aus dem Ruder laufen, auf den Bau des Südastes (Abzweig östlich der Isar in Richtung Giesinger Bahnhof) verzichtet. Und mitten im laufenden Planungs- und Genehmigungsverfahren verabschiedete man sich schließlich vom eigentlichen Planungsziel der 2. Stammstrecke, den 10-Minuten-Takt auf den Außenästen fahren zu können.

Hinzu kamen teils gravierende Planungsfehler, die dann aufwendige Umplanungen bedingten, was wiederum immer weiteren Kostenanstieg und immer weiteren Zeitverzug zur Folge hatten. Als Beispiele seien genannt die falsche Situierung des unterirdischen Stationsbauwerks am Hauptbahnhof oder Planungen, die über lange Zeit keinen Flucht- und Rettungstunnel vorsahen. Immerhin konnte durch das Aufdecken von Planungsfehlern und durch entsprechende Um-

planungen größerer Schaden in und für Haidhausen verhindert werden (Stichworte: Abkehr von der „Variante Kirchenstraße in offener Bauweise“! und von der Situierung des Stationsbauwerks unter dem Orleansplatz). An dieser Stelle sei auch auf den wichtigen Einsatz der „Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau“ hingewiesen.

Mit verantwortlich für die Kostenexplosion und den Zeitverzug sind aber auch gravierende Defizite in der Kontrolle von Planung und Durchführung des Vorhabens durch die Bayerische Staatsregierung – der Freistaat Bayern ist als Aufgabenträger des SPNV (Schienenpersonennahverkehr) bekanntlich Auftraggeber des Projektes 2. Stammstrecke. Trauriges Ergebnis dieses Herumdilletierens ist, dass die 2. Stammstrecke die Projekte Stuttgart 21 und Flughafen Berlin-Schönefeld im Hinblick auf Kostensteigerungen und Terminverschiebungen bei Weitem getoppt hat.

Was befürchtest Du, könnte die Stammstrecke schlussendlich kosten und hältst Du das jetzige Fertigstellungsziel 2037 für realistisch?

Mittlerweile haben die Verantwortlichen ja schon ordentliche Puffer eingebaut, was die zuletzt verkündeten Kosten und Bauzeiten für das Projekt anbelangt. Angesichts der bisherigen Entwicklungen steht allerdings doch zu befürchten, dass die Kosten noch weiter ansteigen und dass auch der jetzt zugesagte Fertigstellungstermin 2036/2037 nicht gehalten wird.

Wegen der immer weiter steigenden Kosten setzte der Landtag vor 2 Jahren einen Untersuchungsausschuss ein. Hat das nichts gebracht?

Der Untersuchungsausschuss beziehungsweise die Arbeit im Untersuchungsausschuss hat schon etwas gebracht und hoffentlich auch etwas bewirkt. Es wurde klar dokumentiert, wie dilettantisch DB AG und Staatsregierung in der Planung, der Ausführung und der Kontrolle des Projektes vorgegangen sind. Auch wurde jede Menge an Belegen dafür geliefert, wie oft und wie sehr die Landtagsabgeordneten, aber auch die Öffentlichkeit hinter Licht geführt wurden, wie häufig wichtige Informationen, zum Beispiel solche über weitere Kostenex-

plosionen und weiteren Zeitverzug, zurückgehalten wurden und wie auf Anweisung leitender Ministerialbeamter parlamentarische Anfragen von Abgeordneten ganz bewusst falsch beantwortet wurden. Zu hoffen und einzufordern ist, dass zukünftig ganz anders an Planung, Ausführung und Kontrolle derartiger Großprojekte herangegangen wird.

Im Untersuchungsausschuss hieß es schon damals, es sei jetzt zu spät, um die Reißleine zu ziehen. Ist das so? Es wurden ja seit 2017 erst 200 Mio. Euro pro Jahr verbaut. In den nächsten Jahren wären dann viele, viele Mrd. Euro fällig.

Beginnend ab dem Jahr 2002 haben wir, DIE GRÜNEN im Bayerischen Landtag, das Projekt 2. Stammstrecke in der geplanten Variante massiv kritisiert und auch über Landtagsanträge eine Abkehr von dem Vorhaben gefordert. Unterstützt und begleitet wurden wir hierbei von einem Großteil der relevanten Umwelt-, Fahrgast- und Verkehrsverbände. Meine Position ist weiterhin glasklar: „lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende“, „kein gutes Geld, schlechtem Geld hinterherwerfen“! Zumindest könnte und sollte eine Variante geprüft werden, bei der die neue Strecke nur bis zum Hauptbahnhof beziehungsweise Sarnberger Bahnhof geführt wird. Unter Verwendung der bisher schon getätigten Baumaßnahmen könnte im Westen ab dem östlichen Bau-Ende im Bereich Donnersbergerbrücke eine Verbindung in das Gleisvorfeld des Sarnberger Flügelbahnhofs beziehungsweise der nördlichen Haupthalle hergestellt werden. Eine derartige Variante könnte zum Beispiel eine Übergangslösung darstellen, bis der mittlerweile ja auch versprochene Südring-Ausbau realisiert ist und/oder als Lösung zur Herstellung einer gewissen Redundanz, heißt einer Rückgriffsmöglichkeit, sollte die alte Stammstrecke längerfristig gesperrt werden müssen (z.B. im Zuge von Sanierungs- oder Ertüchtigungsmaßnahmen).

Der Freistaat legte nach einer Vervielfachung der Kosten eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor, nach der das Projekt trotz allem noch mit einem etwas höheren Fak-

tor als 1, also als rentabel und förderfähig bewertet wurde. Wie überzeugend für Dich?

Über die Standardisierte Bewertung, also die Nutzen-Kosten-Untersuchung, kurz NKU, soll ermittelt werden, ob ein Projekt förderungswürdig ist, also gefördert werden darf. In den NKU von 2003, 2011, 2016 und 2023 wurde ganz offenkundig getrickst und getäuscht. Stets wurden die Kosten viel zu niedrig und der Nutzen zu hoch angesetzt. Für die NKU 2016 findet dies zum Beispiel Bestätigung in der einschlägigen Prüfung des Bundesrechnungshofs. Hier heißt es im Abschlussbericht des BRH: „Bei den Risikokosten, den Vorfinanzierungskosten und den Kosten der baulichen Anpassung für die Umsteigebeziehung am Hauptbahnhof München handelt es sich um bedeutende Aspekte, die für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens relevant sind. Gleichwohl sind sie bislang nicht in die NKU einbezogen worden. Aus diesem Grunde ist die NKU nicht tragfähig. ... Angesichts des bislang auf der Basis einer unvollständigen NKU festgestellten Nutzen-Kosten-Verhältnisses von gerade einmal 1,05 bleiben Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Voraussetzungen des §3 Absatz 1c (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor.“ Und im Untersuchungsausschuss des Bayerischen Landtags erklärte der als Zeuge geladene Vertreter des Bundesrechnungshofs, dass das Regelwerk für die Erstellung Standardisierter Bewertungen nicht eingehalten worden sei, mehr noch, dass es klare Verstöße gegen dieses Regelwerk gegeben habe.

Die Idee der CSU ist jetzt einfach, den Mehrbedarf aus dem Bundessondervermögen zu nehmen. Was hältst Du von dem Vorschlag?

Darauf wird es wohl zumindest in Teilen hinauslaufen. Es steht zu befürchten, dass das Sondervermögen für die Infrastruktur insgesamt eine Entwicklung zu einem gewaltigen Verschiebebahnhof auslöst. Tatsache ist und bleibt aber, dass jeder Euro nur einmal ausgegeben werden kann. Bereits jetzt sind mehrere wichtige SPNV-Vorhaben durch

das milliardenteure Projekt 2. Stammstrecke kannibalisiert worden. So etwa der bereits seit Jahrzehnten zugesagte Ausbau des Westarms der S 4.

Viele sagen OK, jetzt wird es halt teurer. Aber hat das nicht auch Folgen für den Steuerzahler, für die Fahrgäste?

Klar haben Bau und Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke negative Folgen: Die Kosten in Milliardenhöhe sind von den Steuerzahlern und Steuerzahlerinnen zu tragen. Die jahrelangen Bauarbeiten belasten die S-Bahn-Fahrgäste durch Zugausfälle bis hin zu vielen Stammstrecken-Sperrungen über gesamte Wochenenden. Die Anwohnenden der Baustellen sind über lange Zeit mit Staub, Dreck und Lärm konfrontiert. Und ist dann die neue Stammstrecke in Betrieb, dann bedeutet das für werktäglich zigtausende S-Bahn-Fahrgäste Taktverschlechterungen ausgerechnet zu den Stoßzeiten und für eine große Zahl an Fahrgästen neue Umsteigezwänge.

Die CSU argumentiert immer wieder, es ist ein Klimaschutzprojekt und damit auch nützlich angelegtes Geld. Kann man das nicht so sehen?

Aus meiner Warte gibt es hier nur eine Antwort: Ein klares NEIN! Denn zum einen sind die Unmengen an Beton, die beim Bau der Tunnelröhren und beim Bau der Stationsbauwerke in großer Tiefe notwendig sind, alles andere als klimagerecht. Zum anderen hätte man mit den vielen Milliarden Euro, die das Projekt 2. Stammstrecke in der Tieftunnel-Variante kosten wird, jede Menge an wirklich wichtigen Vorhaben im SPNV wie im allgemeinen ÖPNV finanzieren können.

Ein weiteres gigantisches Tunnelprojekt steht für München an: Die viergleisige Untertunnelung von Daglfing nach Johanneskirchen. Müssen wir mit Ähnlichem rechnen?

Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen wird bekanntlich aktuell in drei Varianten untersucht, ebenerdig, in einer Trog-Variante und in einer Tunnel-Lösung. Sicherlich wird die Tunnel-Variante zu Kosten in einer Größenordnung von zwei-

einhalb bis drei Milliarden Euro führen, wobei die Trog-Variante auch nicht mit deutlich geringen Kosten zu realisieren sein dürfte. Deutlich größere Sorgen sollte uns allerdings das von der Landeshauptstadt München ins Auge gefasste Projekt eine Entlastungsspanne für die U-Bahn zwischen den Stationen Implerstraße und Münchner Freiheit („U 9“) bereiten. Der neue Tunnel zwischen der Implerstraße und der Münchner Freiheit würde eine Länge von ca. 10,5 Kilometern aufweisen. Zwischen dem zentralen Knotenpunkt Hauptbahnhof und der Station Münchner Freiheit sind zwei neu zu schaffende U-Bahnhöfe bei den Pinakotheken („Kunstareal“) und am Elisabethplatz vorgesehen. Die bisherigen Stationsbauwerke Implerstraße und Poccistraße sollen durch neue Stationsbauwerke ersetzt werden. Ergebnis einer ersten standardisierten Bewertung für dieses Vorhaben war ein groteskes Missverhältnis zwischen Nutzen und Kosten. Neben der 2. S-Bahn-Stammstrecke, deren Fokussierung auf eine Lenkung weiterer Fahrgastströme auf den Haltepunkt Hauptbahnhof durchaus mit als ein Grund für die Notwendigkeit der Entlastung der Münchner U-Bahnen im Stadtzentrum zu sehen ist, würde ein weiteres Milliardengrab drohen.

Mit Dr. Martin Runge sprach Wolfram Liebscher

Foto bei BUs