

Entscheidung naht

Aufwind für Tunnelgegner

Mit einer Anzeige wegen Verdacht auf Subventionsbetrug hat die Linke der Diskussion um den Bau eines Tunnels für die 2. S-Bahn-Stammstrecke neuen Schwung gegeben. Aber auch der Bund Naturschutz, der Bund der Steuerzahler und die Grünen im Münchner Rathaus haben in den vergangenen Wochen mit neuen Gutachtern und neuen Erkenntnissen die kritische Auseinandersetzung mit dem stark umstrittenen Tunnelbauwerk vorangetrieben.

Noch ist in der Auseinandersetzung um den Bau eines Tunnels für die 2. S-Bahn-Stammstrecke nichts entschieden.

Zwar feierten Bahn und Staatsregierung schon im April den Spatenstich, doch die Klage der Haidhauser Bürgerinitiative gegen das Tunnelbauwerk wird erst am 13. November vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof verhandelt. Außerdem wächst die Zahl der Fachleute kontinuierlich, die bezweifeln, dass es bei der Tunnelplanung mit Rechten Dingen zugeht.

Mit einer Strafanzeige gegen die Tunnelbauer Ende Juli hob die Bundestagsabgeordnete der Linken, Sabine Leidig, die Auseinandersetzung auf eine neue Ebene.

Bemerkenswert dabei ist, dass sie mit dem Strafrechtsprofessor Marco Mansdörfer einen gewichtigen Experten ins Boot holen konnte. Mansdörfer, Lehrstuhlinhaber an der Universität des Saarlandes und dort auch für Wirtschaftsstrafrecht und Strafprozessrecht zuständig, vermutet bei den Tunnelplanungen handfeste, strafbare Manipulationen und Korruption.

Ausgangspunkt seiner Analyse ist die seit Jahren heiß diskutierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU).

Kurz zur Erinnerung: die NKU eines öffentlichen Bauprojekts muss mindestens den Koeffizienten 1,0 erreichen. So lag dieser Koeffizient all die vergangenen Jahre bei der Tunnelplanung in der Regel bei 1,08. Dem standen ständig steigende Kosten auf bis zu 2 Milliarden Euro gegenüber. Als sich die Kosten im Rahmen der jüngsten Berechnungen auf 3,8 Milliarden Euro

erhöhten, verharrte der Nutzenkoeffizient trotzdem bei 1,05. Wohlgemerkt bei gleichbleibender Planungsgrundlage. Dieses mathematische Wunder stieß seitdem bei vielen Fachleuten auf Unglauben, zuletzt nun bei dem Saarländer Strafrechtsprofessor.

So heißt es in Mansdörfers Stellungnahme: §Die Summe der Veränderungen der NKU 2016 lassen den Schluss auf vorsätzliche Manipulationen zu. Eine zufällige oder auch nur fahrlässige Aufsummierung scheidet nach kriminalistischen Erfahrungen und unserem allgemeinen Wissen über Subventionskriminalität praktisch aus.ö

Über die klaren Worte freut sich auch Walter Heldmann, Vorsitzender der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau: §Mansdörfer klang sehr handfest. Er ist bei dem Thema gleich eingestiegen. ö Dass sich ein Fachmann so eindeutig positioniere, spreche für sich.

Klare Worte findet auch Michael Jäger, Vizepräsident des Bundes der Steuerzahler in Bayern: "Es bestehen begründete Zweifel, dass der Nutzen-Kosten-Faktor richtig ermittelt wurde. Aus Sicht des Steuerzahlerbundes muss lückenlos geprüft werden, ob hier Steuergelder in Form von Fördermitteln verschwendet werden. Sollte die Prüfung dies bestätigen, müssen die Verantwortlichen zur Verantwortung gezogen werden.

Fast zeitgleich mit der Anzeige Sabine Leidigs vergrößerte der renommierte Verkehrsplaner Professor Dr. Volker Stöltzing von der TH Köln den großen Chor der Tunnelkritiker.

Stöltzing hatte als bisher nicht mit der Münchner Tunneldebatte befasster Experte im Auftrag des Bund Naturschutz in Bayern e.V. die von der Staatsregierung in Auftrag gegebenen Standardisierten Bewertungen für den 2.S-Bahn-Tunnel der Jahre 2011 und 2016 und das entsprechende Gutachten von Vieregge-Rössler aufs Neue miteinander verglichen. Während das offizielle Planungsbüro Infra-plan dem Tunnelprojekt eine knappe Förderfähigkeit attestierte, hatte das Planungsbüro Vieregge-Rössler errechnet, dass die Röhre keinen Nutzen, dafür dauerhafte Nachteile für alle Benutzer der Münchner S-Bahn mit sich bringen werde. Denn alle Fahrgäste werden mit dem zweiten S-Bahn-Tunnel länger unterwegs sein als mit der existierenden Strecke. Dies ergibt sich durch die wenigen Haltestellen (Hauptbahnhof, Marienhof, Ostbahnhof), die ein Umsteigen erzwingen, wo es bisher nicht nötig war. Ein weiterer Faktor ist die große Tiefe des Tunnelbauwerks von 40 Metern, für die jeder Fahrgast fünf Minuten benötigt, um an die Oberfläche zu gelangen.

Bei der Analyse der Standardisierten Bewertungen haben sich nun auch für den Kölner Verkehrsexperten Stöltzing einige §Fragen aufgeworfen, die aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht beantwortet werden können.ö Dabei, betont Stöltzing, komme er zum selben Schluss wie Vieregge-Rössler. Weiter heißt es in der Stellungnahme von Stöltzing: §Vor diesem Hintergrund und der im Raum stehenden Kosten von ca. 3,8 Milliar-

den Euro kann ich derzeit nur empfehlen, das Verfahren umgehend anzuhalten und diese aufgeworfenen Fragen und Ungereimtheiten aufzuklären.

Anfang August war es dann die Münchner Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste, die ihre eigenen Zweifel an den offiziellen Standardisierten Bewertungen in einen Antrag an die Verwaltung fließen ließ. So heißt es dort: §Die Verwaltung stellt dem Stadtrat zeitnah ó möglichst bis zur nächsten Vollversammlung im September ó dar, ob die Zweifel an der Förderfähigkeit des Tieftunnels der 2.Stammstrecke berechtigt sind und ob ein Baustopp zu erwarten ist.õ

Noch zu Zeiten der Rot-Grünen Rathauskoalition wurde Kritik am 2.S-Bahntunnel gerne als Gerede von §Hobbyplanernõ abgetan. Angesichts der immer breiter werdenden Front an Fachleuten, die die geplante Röhre kritisieren, und den 113 Millionen Euro, die die Landeshauptstadt München aus eigenem Säckel für das Bauprojekt zahlen will, wäre es vielleicht nicht übertrieben, den Tieftunnel auch im Rathaus nochmals ernsthaft zur Diskussion zu stellen.

Nun könnte sich der interessierte Bürger ja denken: alles halb so schlimm, Verkehrsminister Joachim Herrmann hat ja zuletzt auf der Haidhauser Bürgerversammlung im April dieses Jahres behauptet, dass keine Kannibalisierung anderer Verkehrsprojekte durch die hohen Tunnelkosten stattfinden werde. Die aktuellen Ausbaupläne für das Münchner S-Bahn-Netz sprechen leider eine ganz andere Sprache. An dieser Stelle sei nur ein einziges Beispiel herausgegriffen: bereits 1991 hatte die Staatsregierung Planungen für einen Ausbau der S4 bei der DB in Auftrag gegeben, um einen 10-Minuten-Takt zu ermöglichen. Im jüngsten Zeitplan taucht der Ausbau der S4 erst für das Jahr 2030 auf. Dann dürfte die die Einwohnerzahl der Stadt München bereits über 1,8 Millionen liegen und der Verkehrskollaps Alltag geworden sein.

Markus Wagner

Kommentar

Betrachtet man die Diskussionen rund um den geplanten 2.Stammstreckentunnel in München, kann sich der Betrachter nur verwundert die Augen reiben: Dubiose Gutachten, Korruptionsvorwürfe, ein aufwendiges Milliardenprojekt, das sich schnell in ein Milliardengrab verwandeln kann. Ein Brandschutzkonzept, das von Fachleuten geißelt wird. Doch die große Diskussion über dieses Projekt wurde in München bislang nicht geführt.

Vielleicht denken sich die meisten Bürger: wird ja am Ende doch was bringen für den Münchner Verkehr. Ganz doof können die von der Bahn ja auch nicht sein.

Blickt man nach Stuttgart, wird man leider eines Besseren belehrt. 2,46 Milliarden Euro sollte Stuttgart 21 ursprünglich kosten, laut Bahn werden es 6.5 Milliarden werden, der Bundesrechnungshof schätzt 10 Milliarden Euro.

Was die Stuttgarter dafür bekommen? Einen Bahnhof, dessen Gleiskapazität um ein Drittel geschrumpft ist.

Für München gilt nun: es muss jeder Tag genutzt werden, im Dialog mit Medien, Politikern, Verkehrsexperten und ganz normalen Bürgern auf den Planungswahnsinn aufmerksam zu machen. Und dafür muss man keine Sekunde irgendein Detail übertreiben. Das vernichtende Urteil vieler Fachleute ist hier eine ausreichende Diskussionsgrundlage. Ein Tunnel der nicht funktioniert, wäre eine Katastrophe für die Wirtschaft, den Fremdenverkehr und die Menschen dieser Stadt.

mw