

Artikel publiziert am: 03.10.2012 - 17.35 Uhr

Artikel gedruckt am: 06.10.2012 - 16.19 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/stadt-muenchen/stammstrecke-tunnel-zwei-preise-2531416.html>

Ein Tunnel, zwei Preise

Kosten-Wirrwarr um zweite Stammstrecke

München - Wie viel würde die zweite Stammstrecke wirklich kosten? Die Schätzungen liegen hunderte Millionen auseinander. Kritiker werfen FDP-Minister Martin Zeil Zahlentricks vor: Er gebe beim Bund viel zu niedrige Summen an.

Es ist nur ein paar Tage her, da präsentierte ein Bayer in Berlin ein wichtiges Papier. Der Bayer war Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) – und das Papier die Fortschreibung eines Programms mit dem sperrigen Namen „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“, kurz GVFG. Das neue GVFG gilt bis zum Jahr 2016, ist 1,7 Milliarden Euro schwer und soll den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs fördern.

Jedes Bundesland kann Infrastrukturprojekte in Berlin anmelden, in der Hoffnung, einen Teil des Geldkuchens überwiesen zu bekommen. Das bayerische Verkehrsministerium hat – nicht zum ersten Mal – die Pläne für die zweite S-Bahn-Stammstrecke in das Programm schreiben lassen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der Röhre hat längst ergeben, dass der Bund Mittel zuschießen darf. Doch wie viel soll der Tunnel nun kosten?

Nur das Gesamtvolumen des GVFG-Programms ist öffentlich.

Wie viel die einzelnen Posten kosten, ist geheim. Wie unsere Zeitung jedoch aus sicheren Quellen erfuhrt, ist der Preis der Röhre im GVFG mit 1,756 Milliarden Euro angegeben. Die Zahl sorgt für Verwirrung – weil sie erstaunlich niedrig ist.

Auf dem Weg von München nach Berlin scheint die Stammstrecke fast eine halbe Milliarde günstiger geworden zu sein. Während der Bund mit 1,75 Milliarden Euro rechnet, spricht das Verkehrsministerium in München von 2,2 Milliarden. Darin ist zwar ein Risikopuffer von 200 Millionen enthalten, das ist bei entsprechenden Großprojekten aber üblich. Die Differenz wird noch größer, wenn es stimmt, was Martin Runge sagt. Laut dem Fraktionschef der Grünen im Landtag liegen die Schätzungen inzwischen bei 2,6 Milliarden Euro.

Wie ist die scheinbar magische Kostensenkung im GVFG zu erklären? Das Bundesverkehrsministerium zeigt sich ahnungslos. „Wir nehmen die Zahlen von den anmeldenden Ländern entgegen“, antwortet eine Sprecherin. „Überprüft werden Zahlen von uns erst dann, wenn ein Finanzierungsantrag gestellt wird. Das ist hier bislang nicht der Fall.“ Im Klartext: Berlin hat die 1,75 nur abgeschrieben, ohne die Zahl zu hinterfragen.

Toni Hofreiter, Verkehrsexperte der Grünen im Bundestag, hält das für bedenklich. „Dass sie die gemeldeten Zahlen überhaupt nicht mehr überprüfen, ist ein neuer Skandal“, ärgert er sich, als er davon erfährt. „Man interessiert sich nicht für die Zahlen, zum Teil aus Personalmangel, zum Teil aus politischer Feigheit“, schimpft Hofreiter. „Das nutzen die Länder aus, indem sie absichtlich niedrigere Kosten nach Berlin schicken.“

Warum sollten die Länder das tun? Hofreiter – wie Runge ein Gegner der zweiten Röhre – hat einen Verdacht: „Höhere Zahlen würden Ärger mit dem Bundesrechnungshof auslösen“, glaubt er. „Mit den 2,2 Milliarden wäre die Wirtschaftlichkeit der Röhre nicht mehr gegeben, dann dürfte der Bund das Projekt nicht

mehr fördern.“ Runge, sein grüner Parteikollege im Landtag, teilt diese Einschätzung. „Das bayerische Verkehrsministerium rechnet sich das schön“, sagt er. „Wenn man fair rechnet, kommt eine negative NKU raus.“

Das Haus des bayerischen Verkehrsministers Martin Zeil (FDP) präsentiert eine andere Version. Dem Bund habe man für das GVFG-Programm die „Realwerte“ gemeldet, auf Basis des „aktuellen Preisstandes“, erklärt eine Sprecherin. Bei den 2,2 Milliarden handle es sich hingegen um die prognostizierte Kostenentwicklung bis zur Inbetriebnahme der Röhre. Darin seien Teuerungen – wie zum Beispiel durch die Inflation – mit eingerechnet. Die halbe Milliarde ist also nicht verschwunden. Die Frage ist nur, wie man rechnet.

Mit dieser Erklärung will sich Hofreiter nicht zufrieden geben. „Das sind Zahlentricksereien“, sagt er. „Wenn etwas 2,2 Milliarden kostet, dann muss man auch 2,2 Milliarden bezahlen.“ Runge bezeichnet das Vorgehen als „jämmerlich“ und fordert: „Man muss eine neue NKU durchführen.“

Über deren Ergebnis kann nur spekuliert werden. Die letzte NKU basiert auf Zahlen aus dem Jahr 2006. Seitdem sind aber nicht nur die Kosten gestiegen, sondern auch der rechnerische Nutzen. Theoretisch ist es also möglich, dass sich beide Entwicklungen gegenseitig neutralisieren. Hofreiter hält das jedoch für „nicht sehr wahrscheinlich“. Er vermutet, dass die Kosten deutlich schneller wachsen.

Vor einer neuen NKU schrecke die Politik zurück, weil ein negatives Ergebnis drohe, sagt der Grüne. Die Bewertung muss einen Faktor von über 1 ergeben, damit der Bund das Projekt fördern darf. Das aktuelle Ergebnis, das mit Kosten von 1,75 Milliarden Euro rechnet, ist denkbar knapp. Es liegt bei 1,04. Verschlechtert sich der Faktor nur minimal, wäre die Röhre wohl endgültig am Ende.

Von Thomas Schmidt

Artikel lizenziert durch © merkur-online

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.merkur-online.de>