

Artikel publiziert am: 27.02.2013 - 06.30 Uhr

Artikel gedruckt am: 27.02.2013 - 09.39 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/roehre-kostenexplosion-prozent-meta-2771970.html>

Studie zur Stammstrecke

Neue Zweifel an zweiter Röhre: Kostenexplosion?

München - Droht erneut das Aus für die zweite Stammstrecke? Ein Gutachter schätzt die Kosten für den S-Bahn-Tunnel auf bis zu 3,9 Milliarden Euro – fast doppelt so viel, wie bislang bekannt.

Wenn er gefragt wird, kann Martin Vieregge auch ins Detail gehen. Er steht vor dem Plan für den künftigen S-Bahnhalt unterm Hauptbahnhof und zählt Rolltreppen. Hier habe die Bahn zwei veranschlagt, sagt er und zeigt mit dem Finger auf einen Punkt. Dabei wären mindestens sieben nötig. Gerade am Hauptbahnhof sei der Tunnel fehlerhaft geplant. Statt 38 Rolltreppen seien 73 notwendig.

Vieregge ist Verkehrsplaner. Bundesweit wird er engagiert, wenn es darum geht, Bahn oder Ministerien ihre Großprojekte um die Ohren zu hauen. Mit dem bayerischen Verkehrsministerium geht er wenig pfleglich um. Deren Zahlengrundlage sei verwirrend. „Es war fast schon eine Detektivarbeit zu ermitteln, was alles eingerechnet ist.“ Schließlich hat er sich aber doch durchgewühlt. Seine Bilanz: Die Baukosten dürften völlig aus dem Ruder laufen.

Das Planungsbüro Vieregge Rösler wurde von den Haidhauser Tunnelgegnern sowie dem Freie-Wähler-Abgeordneten Michael Piazzolo – ebenfalls ein Röhren-Feind – beauftragt. Deshalb

veranschlagt das Beratungs-Büro die Kostenentwicklung möglichst hoch. In der Vergangenheit lag es damit aber erstaunlich richtig (siehe Bildtexte). Umgekehrt stehen Bahn und Freistaat unter massivem Druck, den Preis nach unten zu rechnen. Nur so fällt die Kosten-Nutzen-Analyse gut genug aus, sodass der Bund das Projekt fördern darf. Diese Förderung sieht Vieregg akut in Gefahr.

Es sind viele Einzelpunkte, die sich zur großen Kostenexplosion summieren. Allein die falsche Planung am Übergang von der U- zur S-Bahn am Hauptbahnhof könnte bis zu 150 Millionen Euro kosten. Das Problem war bereits von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) kritisiert worden – bislang ohne Folgen. Teuer dürfte das Projekt auch werden, weil im Finanzplan fünf Jahre Bauzeit veranschlagt sind, in der Planfeststellung aber sechs bis sieben Jahre. Auch die übliche Inflation in der Baubranche sei zu niedrig angesetzt – mit zwei statt der üblichen drei Prozent. Klingt nach wenig, doch ein Prozent von 2,7 Milliarden sind 270 Millionen Euro. Mit genau diesen 2,7 Milliarden rechnet Vieregg, bezogen auf das Jahr 2012. Bei einer Inbetriebnahme im Jahr 2024 könnten die Kosten sogar auf gewaltige 3,93 Milliarden Euro steigen. Das ist fast doppelt so viel, wie das offizielle Preisschild der Bahn ausweist.

In der Politik stoßen die Zahlen auf gemischte Resonanz. Auftraggeber Piazzolo will sich schnellstmöglich vom Projekt verabschieden. „Wir können es uns nicht leisten, die Planungen immer weiter rauszuschieben“, warnt er und fordert Sofortmaßnahmen im S-Bahn-Netz, um wenigstens die größten Ärgernisse zu beseitigen. Das Verkehrsministerium hingegen bleibt äußerlich ruhig. Die neuen Zahlen seien falsch, heißt es. Die Botschaft lautet: Wir haben alles unter Kontrolle.

Münchens OB Christian Ude (SPD) hegt nach dem Stuttgart-21-Debakel Zweifel an der „Autorität der Bahn in Sachen

Kostenschätzung“. Sobald der Planfeststellungsbeschluss vorliegt, plädiert er dafür, alles nochmal durchzurechnen. Der SPD-Fraktionschef im Rathaus, Alexander Reissl, hegt indes Zweifel an dem Vieregg-Papier. „Das ist ein Auftrags-Gutachten“, sagt Reissl. „Ich nehme diese Zahlen nicht ernst.“ Auf die Frage, wann bei den Kosten die Schmerzgrenze erreicht sei, antwortet er: „Ich nenne keine Schmerzgrenze. Wir brauchen das Ding!“

CSU-Fraktionschef Josef Schmid fordert, es sei „höchste Zeit“, dass die Bahn alle Kosten transparent mache. „Niemand will in München ein ähnliches Desaster wie Stuttgart 21.“ FDP-Chef Michael Mattar hingegen hält es für „ausgesprochen schwierig, solche Schätzungen zu machen, solange noch kein Baurecht besteht“.

Der Grünen-Chef im Landtag, Martin Runge, bezeichnet das neue Gutachten als durchaus realistisch. „Vor der Wahl wird die Staatsregierung das Licht trotzdem nicht ausknipsen“, glaubt er. „Danach wahrscheinlich schon.“

Mike Schier und Thomas Schmidt

Artikel lizenziert durch © merkur-online

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