



Pressemitteilung vom 13.04.2010

Landtag muss Schaden von Bayern abwenden und gegen den zweiten S-Bahn-Tunnel München stimmen. Kostensteigerung so gut wie sicher.

Zur Landtagsentscheidung über den zweiten S-Bahn-Tunnel München erklärt Dr. Toni Hofreiter MdB, Sprecher für Verkehrspolitik der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen und Mitglied im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages:

Die Abgeordneten des Bayerischen Landtages müssen Schaden von Bayern abwenden und daher gegen den zweiten S-Bahn-Tunnel in München stimmen. Der zweite Tunnel hätte einen Effekt wie ein „Schwarzes Loch“: in ihm verschwände für die nächsten zehn Jahre das gesamte Geld, das im Freistaat für Schienennahverkehrsbauten vom Bund und aus Bayern zur Verfügung steht. Jeder Abgeordnete, der für den Tunnel stimmt, kann sich eigentlich in seinem Stimmkreis nicht mehr sehen lassen.

Minister Zeil und seine Schönrechner müssen endlich der Haushaltsrealität ins Auge sehen: es sind nur wenige der geplanten Vorhaben finanzierbar. Mit der Zustimmung für den zweiten Tunnel schießt man unabdingbar andere Nahverkehrsprojekte ab - z. B. den Erdinger Ringschluss, den S-Bahn-Ausbau Berg am Laim-Markt Schwaben und Pasing-Eichenau, den S- und U-Bahn-Ausbau in Nürnberg, die Mobilitätsdrehscheibe in Augsburg und den Straßenbahnbau in Würzburg. Zum systematischen Schönrechnen gehören bei Minister Zeil immer auch vage Versprechungen und ermunternde, aber haltlose Jahreszahlen über andere Bauprojekte.

Die Finanzierung des zweiten S-Bahn-Tunnels: Zusammenkratzen, was geht...

Bund: ca. 1.000 Mio. EUR

(60% der zuwendungsfähigen Kosten)

- GVFG-Bundesprogramm (GVFG § 6 Abs. 1)

- Sondermittel Olympia 2018

Bayern: ca. 1.000 Mio. EUR

(40% der zuwendungsfähigen Kosten + Verwaltungskosten)

- Landes-GVFG-Mittel (Entflechtungsgesetz)

- FAG-Mittel (Finanzausgleichsgesetz)
- Regionalisierungsmittel (Regionalisierungsgesetz)

Das GVFG-Bundesprogramm wird von allen Bundesländern überfordert, von Bayern am meisten. Im Fördertopf sind von 2009-2019 für alle alten Bundesländer ca. 2.770 Mio. EUR, die alten Bundesländer haben aber beim Bundesverkehrsministerium Projekte über 6.350 Mio. EUR zur Finanzierung angemeldet. Niemand hat bisher erklärt, wie das gehen soll. Bayern ist großer Ausreißer unter den Ländern und will allein 2.100 Mio. EUR aus dem GVFG-Bundesprogramm für sich haben. 2019 endet laut Grundgesetz das GVFG-Bundesprogramm (GG Art. 125c).

Die Landes-GVFG-Mittel gemäß Entflechtungsgesetz, woraus Bayern ca. 200 Mio. EUR pro Jahr vom Bund erhält, hat der Freistaat zur freien Verfügung für Verkehrsinvestitionen. Ab 2014 entfällt die Zweckbindung für Verkehr, dann dürfen die Landes-GVFG-Mittel für Investitionen in Hochschulen, Krankenhäuser u. ä. ausgegeben werden; es bleibt nur eine allgemeine „investive Zweckbindung“ (Grundgesetz Art. 143c).

Die Regionalisierungsmittel, woraus Bayern ca. 1.000 Mio. EUR jährlich vom Bund erhält, dienen der Finanzierung der Zugfahrten im bayerischen Schienennahverkehr. Der Bund kontrolliert dies allerdings so gut wie nicht. Unter dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels könnte daher auch der Bayerntakt leiden, wenngleich die Staatsregierung dies bestreitet.

...aber es reicht nicht: Kostensteigerung auf 2.900 Mio. EUR so gut wie sicher

Die Gesamtkosten des zweiten S-Bahn-Tunnel würden sich in der Realität aber nach oben bewegen. In der gegenwärtigen Kostenschätzung wird die Tatsache nicht berücksichtigt, dass bei Bahnprojekten in 9 von 10 Fällen eine Kostensteigerung auftritt, die im Schnitt bei 45% liegt. Dies ergab eine Analyse von 250 Projekten durch Bent Flyvbjerg. Flyvbjerg ist Professor in Oxford und ein international führender Experte für das Management von Großprojekten. Er hat das systematische Schönrechnen der Behörden und Gutachter in seiner Forschung eindrucksvoll belegt. Legt man die durchschnittliche Kostensteigerung zugrunde, würde der zweite Tunnel in München 2.900 Mio. EUR kosten.

Mahnendes Beispiel: City-Tunnel Leipzig

Der derzeit im Bau befindlichen City-Tunnel in Leipzig sollte ein mahnendes Beispiel für München sein. Auch auf ihn treffen Flyvbjergs Erkenntnisse zu: Kostensteigerung von 572 Mio. EUR auf bis jetzt 960 Mio. EUR; Baubeginn 2005, unter Verkehr frühestens 2013 statt wie geplant 2011. Der Landesrechnungshof wurde eingeschaltet.

Fazit: Aus all dem Gesagten kann ein vernünftiger Mensch nur einen Schluss ziehen: der zweite S-

Bahn-Tunnel in München würde München und ganz Bayern mehr schaden als nützen und zugleich viele andere und sinnvolle Investitionen in den Schienennahverkehr in Bayern verhindern. Der zweite S-Bahn-Tunnel muss daher abgelehnt werden, zumal es eine günstigere Alternative gibt.

[Homepage Prof. Flyvbjerg](#) <URL:

<http://www.sbs.ox.ac.uk/research/people/Pages/BentFlyvbjerg.aspx>>

Zusammenfassender Artikel, publiziert 2009:

Survival of the unfittest: why the worst infrastructure gets built and what we can do about it. [Artikel als PDF](#) <URL: <http://www.sbs.ox.ac.uk/centres/bt/Documents/UnfittestOXREPHelm3.4PRINT.pdf>>



Sie haben in dieser Angelegenheit eine Frage, Kritik oder weiterführende Vorschläge? Bitte wenden Sie sich [an eines meiner Büros](#) <URL: [kontakt.php](#)>. Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung!

Sie haben noch nicht gefunden, wonach Sie suchten? Bitte nutzen Sie auch die [Suchfunktion meiner Website](#) <URL: [initiativen.php](#)> oder die [Suchfunktionen auf der Website des Deutschen Bundestages](#) <URL: <http://www.bundestag.de/dokumente/suche/index.html>>, sofern es sich um parlamentarische Drucksachen, Parlamentsprotokolle o.ä. handelt.