



Ein Zug der S-Bahn München fährt in der Nähe der Donnersbergerbrücke an der Baustelle der zweiten S-Bahn-Stammstrecke entlang.

Foto: Sven Hoppe/dpa

Große Infrastrukturprojekte münden oft in Kostenexplosionen und Bau-Chaos. So auch die Zweite Stammstrecke. Wie kann das im Land der Ingenieure geschehen?

AZ: Herr Nübel, warum scheitern in Deutschland so viele Infrastrukturprojekte?

KONRAD NÜBEL: Es ist richtig: Deutschland hat einfache Probleme mit Großinfrastrukturprojekten. Ein Grund liegt darin, dass sie für die Politik oft Themen sind, bei denen es schwierig ist, Mehrheiten zu gewinnen. Auch weil solche Projekte einen sehr langen Zeithorizont haben. Und Politik muss meist eher kurzfristig Erfolge erzielen. Ein Beispiel: Wer das Kanalnetz der Stadt München sanieren will, gewinnt damit nicht unbedingt eine Wahl. Es fehlt die direkte Rückkopplung für viele Wähler. Hinzu kommt: Großprojekte werden in Deutschland als ein sehr administrativer Prozess entwickelt. Dabei wird kaum das spätere bauausführende Knowhow in die Planung eingebunden. Es wird oft auch rein nach Preis vergeben und nicht nach Kompetenz, mit entsprechenden Folgen.

Das ist erstaunlich. In der Automobilindustrie werden in Deutschland komplexe Elektroautos entwickelt. Warum gelingt es der öffentlichen Hand bei Bauprozessen offensichtlich nicht, mit so einer Komplexität umzugehen?

Das ist genau der Punkt und den zeigt auch die Empirie: Öffentliche Projekte weichen weltweit von privatwirtschaftlichen Projekten ab, nicht nur in Deutschland. Bauen ist ein sehr komplexer Prozess, bei dem sehr viele unterschiedliche Beteiligte miteinander arbeiten. In der Automobilindustrie gibt es marktbeherrschende Firmen, die in teilmonopolisierten Märkten die Standards vorgeben. Das

macht es natürlich einfacher. Bauen hat hingegen ein sehr flexibles Wertschöpfungsnetzwerk, wo unterschiedliche Beteiligte sehr flexibel zusammenarbeiten können. Da sind gerade viele kleine und mittelständische Firmen, was den Markt sehr flexibel und leistungsfähig macht. Sowohl Stuttgart 21 als auch die Zweite Stammstrecke sind wahnsinnig anspruchsvoll. Um die deutsche Ingenieurskunst ist es also überhaupt nicht schlecht bestellt – nur könnte das Ganze besser organisiert sein.

Sie waren selbst in China am Bau von Hochgeschwindigkeitsstrassen für Züge beteiligt. Was können wir von China lernen, ohne unsere demokratischen Werte über Bord zu werfen?

”

Wir brauchen stärkere Visionen und Leitbilder

“

Wir wollen keine autokratischen Strukturen in Deutschland. Aber es gibt dort einen langfristigen politischen Willen. Wie man das in einem demokratischen Kontext umsetzen könnte, zeigt Australien. Im Staat Victoria gibt es eine Organisation, die Infrastruktur sehr langfristig entwickelt. Im Zentrum steht dort der Bedarf der

AZ-INTERVIEW mit Konrad Nübel



Der Professor arbeitet an der TU München am Lehrstuhl für Bauprozessmanagement. Davor war er für verschiedene Unternehmen in der Baubranche tätig. Foto: Andreas Heddergott

Bevölkerung und von Anfang an werden Bürger beteiligt und befragt. Diese Entwürfe werden dann erst zu einem späteren Zeitpunkt der Politik zur Entscheidung vorgelegt und sind damit unabhängig von Wahlzyklen. Aus meiner Sicht ist das ganz zentral: Wir brauchen stärkere Visionen und Leitbilder, an denen sich Menschen orientieren. Die Frage lautet: Wie wollen wir in Zukunft leben? Derzeit gibt es zudem sehr viele Zielkonflikte, etwa zwischen Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Man kommt zu klareren Entscheidungen, wenn man solche Themen vorher klärt.

Was wäre konkret anders?

Bei der Zweiten Stammstrecke hat man wie bei allen Infrastrukturprojekten eine Kosten-Nutzen-Analyse errechnet. Das ist ein standardisierter, vorgeschriebener Prozess. Das Ergebnis lag knapp über eins, also gerade noch wirtschaftlich. Aber in der Realität sehen wir doch, dass es frapierend offensichtlich ist, wie notwendig dieses Projekt ist. Schließlich ist die Stammstrecke dauernd überlastet. Was in diesem Prozess

gar nicht abgebildet ist: Was die volkswirtschaftlichen Folgen sind und auch wie sich Stadtviertel dadurch komplett verändern. Das ist auch überhaupt nicht einberechnet.

Welche Rolle spielt die Bahn bei so großen Projekten? Ist die Rolle des Buh-Mannes der Nation gerecht?

Die Bahn ist natürlich ein großer Entwickler von Infrastruktur und tut das mit viel Mühe und Anstrengung, um besser und moderner zu werden. Aber es wirkt sich aus, dass die Bahn eben ein politisch sehr stark beeinflusster Konzern ist. Da sind oft politische Agenden wichtiger als die langfristige Entwicklung.

Wie ist Ihr Eindruck – ist der neue Deutschland-Takt bei den LNG-Terminals gelungen?

Ja, definitiv. Man hat das auch im Ausland sehr stark so wahrgenommen, dass Deutschland mit einer hohen Geschwindigkeit bauen kann. Mancher wird sich gewundert haben (lacht). **Welche Rolle spielt Digitalisierung? Werden Infrastrukturprojekte dadurch noch komplexer?**

Die IT kann sehr viel beitragen, um die Komplexität zwischen den einzelnen Beteiligten zu mindern, etwa indem Daten viel schneller ausgetauscht werden. Ich sehe das als riesige Chance, die man aber in die richtige Richtung lenken muss. **Wie blicken Sie in die Zukunft bei Deutschlands Infrastruktur?** Ich sehe das kritisch. Es muss einen richtigen Ruck geben. Das ist ein essenzielles Thema und eine Grundlage unserer Gesellschaft. Die Situation bei uns ist kritisch, das zeigen auch internationale Vergleiche. Wir haben derzeit eine funktionierende Infrastruktur, aber es ist zu bemerken, wie sich das abwirtschaftet. Wir müssen mit mehr Systemausfällen rechnen.

Interview: Heidi Geyer

BAYERN kompakt

Hundekot: Höhere Strafen wären möglich

MÜNCHEN Ein Ranking hat gezeigt, welche deutschen Großstädte am härtesten gegen Hundehaufen durchgreifen: In Frankfurt am Main können im Extremfall bis zu 1000 Euro fällig werden (AZ berichtete). München verlangt mindestens 75 Euro, obwohl mehr möglich wäre – das teilt das KVR der AZ mit: „Der gesetzliche Bußgeldrahmen beträgt auf öffentlichen Straßen maximal 1000 Euro. In



Grünanlagen liegt der gesetzliche Höchstbetrag bei 2500 Euro. Konkret werden aber regelmäßig nur Geldbußen beziehungsweise Verwarnungsgelder im zweistelligen Bereich verhängt.“ Trotz hoher Bußgelder bleibt ein Problem, wie die Gemeinde Kirchseeon (seit 2015 bis zu 1000 Euro möglich) der AZ mitteilt: Hinweise könnten oft nicht nachverfolgt werden, weil es keine konkreten Hinweise auf die Halter gibt. „Seit 2019 wurden in Kirchseeon keine Bußgeldverfahren eingeleitet.“ Foto: dpa

Zwei Kaufhof-Filialen in Bayern hoffen

NÜRNBERG/COBURG Die Modekette Aachener hat nach eigenen Angaben die Vorbereitungen für die Übernahme und Fortführung von zunächst vier bisherigen Galeria-Kaufhof-Standorten getroffen. Es gehe um die Galeria-Häuser in Coburg, Cottbus, an der Frankfurter Zeil sowie in Nürnberg-Langwasser, teilte Geschäftsführer Friedrich Göbel gestern mit. Sein Unternehmen habe die Mietverträge für die vier Immobilien bereits unterschrieben.

Acht Kilometer Stau Richtung München

ESSENBACH Neun Menschen sind gestern Morgen bei einem Auffahrunfall auf der A92 im Landkreis Landshut leicht bis mittelschwer verletzt worden. Ersten Erkenntnissen nach waren fünf Fahrzeuge beteiligt. Das teilte die Polizei mit. Wie es zu dem Unfall bei Essenbach kam, war zunächst unklar. Die A92 war in Fahrtrichtung München zeitweise komplett gesperrt. Schon kurz darauf entstand auf etwa acht Kilometern Länge ein Stau.

Vermieter rettet 32-jährigen

ERLING Weil ein Rauchmelder angeschlagen hatte, hat ein Vermieter in der Gemeinde Andechs am Dienstagabend sofort nach dem Rechten geschaut und eine von innen verschlossene Tür geöffnet. Der Hauseigentümer fand den Bewohner (32) bewusstlos am Boden. Er zog den Verletzten – eine schwere Rauchgasvergiftung – nach draußen. Das Feuer hatte sich erst auf dem Teppich ausgebreitet, teilte das Polizeipräsidium Oberbayern Nord gestern mit.

Das neue Dackelmuseum verzögert sich

PASSAU/REGENSBURG Der Neustart für das Passauer Dackelmuseum in Regensburg dauert noch etwas. Eigentlich wollten Sepp Küblbeck und Oliver Storz ihr neues Museum in der Weiße-Hahnen-Gasse schon beziehen. Doch letzte Behördengänge und Genehmigungen stehen noch aus. Aktuell stehen die Exponate deswegen im Wohnhaus der Museumsmaacher. Für den Umzug in die Oberpfalz entschlossen sie sich, weil sie mit der Stadt Passau über Sonnenschirme und Gegenstände vor dem Museum in Streit geraten waren (AZ berichtete).



Das ursprüngliche Museum in Passau, Seppi Küblbeck (L.) und Oliver Storz. Foto: Armin Weigel/dpa



Foto: imago

Müssen wir Wölfe wieder fürchten?

Wie sich eine Schäferin in Unterfranken rüstet und wie Garmisch mit den Tieren umgeht

Christiane Geiger hat keine Angst vor dem bösen Wolf. Die Inhaberin eines Schäferbetriebs in Gemünden-Adelsberg (Landkreis Main-Spessart) lässt ihre

800 Mutterschafe nebst einigen Ziegen jeden Sommer auf dem Truppenübungsplatz Wildflecken in der Rhön weiden. Genau dort, wo sich im vergangenen Jahr ein Wolfsrudel heimisch gemacht hat. Sie wisse nur vom Wildtier-Monitoring, dass die Beutegreifer präsent seien, sagte die Bio-Schäferin gestern auf einem Fachgespräch der Weidewirtschaftsorganisation „LifestockProtect“ und der Naturschutzverbände Bayerns und Österreichs in Innsbruck.

Geigers Rezept gegen Wolfsangriffe: Transportable elektrifizierte Weidezäune und drei Herdenschutzhunde. Die weißen Pyrenäenberghunde übernehmen nachts die Bewachung der Herde. Die selbst gezogenen und als Herdenschutzhunde zertifizierten Vierbeiner seien Menschen bezogen, gut zu halten und „zauntreu“, sagte die Schäferin. Der transportable Elektrozaun um die Weiden verhindert, dass Schafe ausbrechen, nicht aber, dass Wild-

schweine oder eben auch Wölfe einbrechen. Das zu verhindern ist Sache der Herdenschutzhunde. „Wir fühlen uns gut gerüstet“, sagte sie. Allerdings würde sie sich mehr Unterstützung von Politik und Behörden wünschen. Sämtliche Herdenschutzmaßnahmen stemme der Betrieb aus eigenen Mitteln. Dabei sei durchaus ein „Riesenaufwand“ erforderlich. In Österreich geht man von wenigstens sechs Wolfsrudeln und einem Wolfspaar, in Bayern

von drei Rudeln und einem Wolfspaar aus. Unlängst wurde im Landkreis Garmisch-Partenkirchen ein Antrag zum Abschluss der dort bestätigten Wölfe eingereicht. Kann man sich noch sicher in der freien Natur bewegen, wenn allerorten die Wolfspopulation zunimmt? Felix Knauer von der Veterinärmedizinischen Universität Wien beruhigt: Tödliche Angriffe von Wölfen auf Menschen seien „nicht zu erwarten“. R. Müller