

München

Seid vergraben, Millionen!

Der Stammstrecken-Tunnel wird offenbar noch teurer und kommt, wenn überhaupt, später als geplant. Und beides bedingt sich gegenseitig. Minister Herrmann beteuert, er halte an dem Projekt fest. Doch die Bahn moniert, der Freistaat habe die Finanzierung nach wie vor nicht gesichert

Von Marco Völklein

Für die Gegner des geplanten zweiten S-Bahn-Tunnels unter der Innenstadt ist die Sache seit Jahren klar: Sie rechnen fest damit, dass die Röhre weit mehr kosten wird als die bislang offiziell verkündeten zwei Milliarden Euro. Mindestens drei Milliarden Euro, schätzt etwa Anton Hofreiter, Chef der Grünen-Fraktion im Bundestag. Auf knapp vier Milliarden Euro hatte zuletzt das Münchner Verkehrsplanungsbüro Viereggen-Rößler die Bausumme taxiert. Ein internes Papier der Deutschen Bahn, das der Süddeutschen Zeitung vorliegt, zeigt jetzt: Selbst der Konzern kalkuliert mittlerweile mit weit höheren Kosten. Demnach liegt der „Gesamtwertumfang“ des Projekts aktuell bei 2,57 Milliarden Euro. Damit wäre der bislang von Freistaat und Bahn festgelegte Kostendeckel von höchstens zweieinhalb Milliarden Euro gesprengt, der für Kostensteigerungen vorgesehene Risikopuffer wäre aufgefressen. Es stellt sich also die Frage: Wie geht es weiter mit dem Projekt?

Im Dezember 2010 hatten sich Vertreter der Deutschen Bahn und der damalige bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) auf einen Bau- und Finanzierungsvertrag geeinigt. Der sah Baukosten von 2,047 Milliarden Euro und eine Fertigstellung im Jahre 2019 vor. Zusätzlich vereinbarten beide Seiten einen sogenannten Risikopuffer von knapp 500 Millionen Euro. Schon kurz darauf allerdings listete die Bahn in einer internen Übersicht Gesamtkosten von 2,237 Milliarden Euro auf. 2013 schließlich zeigte eine weitere konzerninterne Übersicht, dass sich die Kosten auf 2,433 Milliarden Euro erhöht hatten. Bereits damals war also der Risikopuffer weitgehend aufgebraucht. Bahn und Freistaat hatten dennoch stets an ihrer Darstellung festgehalten und betont, der etwa zehn Kilometer lange Tunnel werde nicht mehr als 2,047 Milliarden kosten.

In ihrem internen Papier begründen die Planer der Bahn den erneuten Kostenanstieg nun mit „Verzögerungen im Projekt wegen fehlender Planfeststellungsbeschlüsse“. In der Tat liegt nur für den mittleren Bauabschnitt zwischen Stachus und der Isar eine rechtsgültige Baugenehmigung vor. Für alle weiteren Bauabschnitte westlich des Stachus' sowie östlich der Isar arbeiten die Juristen des Eisenbahnbundesamts nach wie vor an den Genehmigungsbescheiden, den Planfeststellungsbeschlüssen. Vor allem am Hauptbahnhof gibt es Streit zwischen den Planern der Bahn und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) darüber, wie die Übergänge von der neuen S-Bahn-Trasse zu den bestehenden U-Bahn-Linien gestaltet werden sollen. In Haidhausen haben Anwohner Einwände erhoben. Und nicht zuletzt verzögern immer wieder Umplanungen der Bahn selbst das Genehmigungsverfahren.

Zeil hatte als Minister zuletzt eine Inbetriebnahme des Tunnels für das Jahr 2020 in Aussicht gestellt. An diesen Termin glaubt nun aber selbst die Bahn nicht mehr: Denn laut der Übersicht rechnet sie erst im Jahr 2022 mit der Inbetriebnahme. Interessant ist zudem, dass die Planer die Verzögerungen laut dem Papier nicht nur auf die stockenden Genehmigungsverfahren zurückführen, sondern auch auf die „noch offene Finanzierung“. Dabei hatten Zeil und Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) im Herbst 2011 ein „Finanzierungskonzept“ präsentiert. Demnach sollte unter anderem ein 500-Millionen-Euro-Darlehen, das die öffentliche Hand der Betreibergesellschaft des Münchner Flughafens vor Jahrzehnten gewährt hatte, zurückgefordert und in die Röhre gesteckt werden. „Damit ist der Weg für die zweite S-Bahn-Stammstrecke frei“, hatte Zeil damals gejubelt. Tunnelgegner hatten diese Aussage indes nie geglaubt.

Zeils Nachfolger Joachim Herrmann (CSU) hält jedenfalls weiter an dem Projekt fest – trotz der sich abzeichnenden Kostensteigerungen. Er wolle die Planfeststellungsbeschlüsse und die ersten Angebote von Baufirmen abwarten, erklärte Herrmann. Erst dann lasse sich eine „abschließende Kostenermittlung“ erarbeiten. Ein Bahnsprecher ergänzte, auf dieser Grundlage aufbauend würden „Kosten und Termine für das Projekt gemeinsam mit dem Freistaat nochmals auf den Prüfstand gestellt“. Bis wann allerdings das Eisenbahnbundesamt die Genehmigungsverfahren abschließt, kann derzeit niemand sagen. Die Behörde selbst schweigt dazu.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 03. April 2014, Seite 35