

250 Millionen Euro für jedes Jahr mehr Verspätung

Das Land Bayern und die Deutsche Bahn haben noch immer nicht geklärt, wer für welche Risiken beim Milliardenprojekt zweite Stammstrecke aufkommt. Wie lassen sich Prozesse wie bei Stuttgart 21 abwenden? Es gibt einen überraschenden Vorschlag.



Von Klaus Ott

Entscheidet am Ende ein Gericht, wer die Zeche zahlt beim ganz schön teuren Ausbau der Münchner S-Bahn mit der zweiten Stammstrecke? Kommt es eines Tages gar zu einem Milliarden-Prozess; ähnlich wie bei dem riesigen Bahnprojekt Stuttgart 21, wo auch vieles schief läuft? Jürgen Baumgärtner, einer der besten Kenner der zweiten Stammstrecke in München, würde das gerne verhindern. Der CSU-Abgeordnete im bayerischen Landtag, der dort den Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr leitet, mag ein solches Szenario aber auch nicht ausschließen. Alles, was in einem Vertrag nicht hinreichend geklärt sei, könne zu Streit bei Gericht führen, warnt der CSU-Politiker.

Baumgärtner ist offen, eigenwillig und unbequem. Was er jetzt zur zweiten Stammstrecke zu sagen hat, dürfte nicht allein in der Staatsregierung gefallen; und schon gar nicht im Staatsunternehmen Deutsche Bahn. Der CSU-Abgeordnete will die Bahn in Regress nehmen, falls die neue Tunnelstrecke noch teurer und noch später fertig wird als zuletzt verkündet. „Ich kann mir gut vorstellen, dass man für jedes verspätete Jahr eine Konventionalstrafe von 250 Millionen Euro ins Auge fasst“, erklärt Baumgärtner in ausführlichen Antworten auf eine SZ-Anfrage.

Außerdem müsse die Bahn für „Verstöße gegen den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bei der Projektausführung haften“. Das und einiges mehr müsse vertraglich genau geregelt werden, verlangt Baumgärtner und lenkt den Blick auch auf die Stadt München. Die soll nach dem Willenden CSU-Abgeordneten bei jenen Teilen der zweiten Stammstrecke mehr zahlen, die dem Ausbau des Nahverkehrs insgesamt zugutekommen.

Vertrag, das ist das Stichwort für die aktuelle, nicht gerade beruhigende Gemengelage bei der zweiten Stammstrecke. Der neue S-Bahn-Tunnel soll dafür sorgen,

dass München nicht im Verkehr erstickt. Eigentlich wollten der Freistaat als Auftraggeber von Bayerns größtem Bauvorhaben und die Deutsche Bahn als Bauherr längst alles geklärt und schriftlich vereinbart haben: Wer zahlt am Ende was für die zweite Stammstrecke, die rund acht Milliarden Euro kosten und erst in mehr als zehn Jahren fertig sein soll. Welche Kontrollrechte hat der Freistaat, um vor weiteren bösen Überraschungen geschützt zu sein.

Die CSU will natürlich keinen Baustopp und keine Bauruine riskieren

Von einem Vertragsschluss sei man aber „noch Lichtjahre entfernt“, erklärt Baumgärtner. Er hat im vergangenen Jahr im Landtag unter Berufung auf Fachleute schon mal vorgetragen, die zweite Stammstrecke könne angesichts der Kostensteigerung im Bauwesen bis zu 14 Milliarden Euro teurer werden. Aber wer zahlt dann, falls es so käme? Alle Partner seien sich über die Kostenverteilung einig, hat die Deutsche Bahn im Dezember auf SZ-Anfrage mitgeteilt. Bahn und Freistaat seien gerade dabei, „verlässliche vertragliche Finanzierungsgrundlagen“ zu schaffen, ließ eine Bahn-Sprecherin wissen.

Alles gut also? Nein, entgegnet Baumgärtner. Zur Auskunft der Bahn äußert er sich deutlich: „Aus meiner Sicht trifft das nicht zu.“ Der CSU-Abgeordnete hat als Vizechef eines Untersuchungsausschusses im Landtag zur zweiten Stammstrecke geholfen, Licht ins Dunkel zu bringen, warum der neue Tunnel etliche Milliarden Euro teurer und viele Jahre später fertig wird als geplant. Aus Schaden klug werden, lautet Baumgärtners Anliegen.

Bei einem solchen Großprojekt sei der Landtag als „Haushaltsgesetzgeber“ eng einzubinden, fordert der Vorsitzende des Verkehrsausschusses. Eine Zustimmung des Parlaments sei noch in weiter Ferne,

Auf der Baustelle des Bahnprojekts Stuttgart 21 (oben) ist der Rohbau weitgehend fertiggestellt. Kommt es eines Tages in München (unten) zu einem Milliarden-Prozess ähnlich wie dort?

FOTOS: WEIßBROD/DPA, STEPHAN RUMPF



sagt der CSU-Abgeordnete zu den bisherigen Gesprächsergebnissen zwischen Bahn und Freistaat. Nach Angaben von Baumgärtner will Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) den Landtag Ende Januar über den Stand der Dinge unterrichten. Dafür sei er Bernreiter „dankbar“, sagt Baumgärtner.

Der aktuelle Stand dürfte aber aus Sicht des Parlaments völlig unzureichend sein. Wenn mit Baumgärtner schon der wichtigste CSU-Verkehrspolitiker im Landtag Nein sagt, dann werden die Freien Wähler als Koalitionspartner kaum zustimmen. Die in den Städten schwachen und auf dem Land starken Freien Wähler sind ohnehin besorgt, dass die Mehrkosten in Milliardenhöhe für die zweite Stammstrecke in München zulasten der ländlichen Regionen gingen. So wie es derzeit aussieht, kann Minister Bernreiter nach seinem Besuch im Parlament zum Bahnvorstand gehen und sa-

gen, man müsse nachverhandeln. Sonst wird es möglicherweise einstweilen nichts mit dem geplanten Vertrag, in dem Kosten und Lasten bei der zweiten Stammstrecke endgültig geregelt werden sollen; und auch alles andere.

Dass selbst etliche Jahre nach Baubeginn noch vieles unklar ist, hat sich Bayerns Staatsregierung selbst zuzuschreiben. Der ursprüngliche Vertrag zwischen Freistaat und Bahn stammt aus dem Jahr 2011, als in Bayern eine von Horst Seehofer (CSU) geführte Koalition aus CSU und FDP regierte. Dieses Abkommen sei mangelhaft gewesen, lautete die Erkenntnis der heutigen Koalition aus CSU und Freien Wählern im Untersuchungsausschuss des Landtags zur zweiten Stammstrecke. Die Auskunft- und Mitwirkungsrechte des Freistaats seien unzureichend gewesen. Diese Mängel hätten die Zusammenarbeit zwischen Freistaat und Bahn erschwert.

Seehofers Nachfolger Markus Söder war über das sich lange anbahnende Desaster bei der zweiten Stammstrecke trun im Bilde gewesen. Der Ministerpräsident und CSU-Chef hatte es aber vermieden, die von vielen Pannen bei der S-Bahn geplagten Bevölkerung in der Region München darüber aufzuklären. Jetzt nimmt der Landtag Söder in die Pflicht. Söders Parteikollege Baumgärtner sagt, er sei dem Regierungschef dankbar, dass der die stärkere Beteiligung des Parlaments bei solchen Großprojekten auf den Weg gebracht habe. Bevor sich das Regierungskabmett mit dem neuen Vertrag für die zweite Stammstrecke befasst, sei der Landtag an der Reihe.

Im Umkehrschluss bedeutet Baumgärtners Lob für Söder: Ohne das Parlament geht gar nichts. Und dort sind die Hürden hoch. Baumgärtner möchte sogar ein vertragliches „Rücktrittsrecht“ des Freistaats durchsetzen. Für den Fall, dass die eigenen, bislang vorgesehenen Mittel des Landes Bayern für den Bau der zweiten Stammstrecke nicht mehr ausreichen sollten.

Die CSU will natürlich keinen Baustopp und keine Bauruine riskieren. Die Forderung mit dem „Rücktrittsrecht“ ist wohl eher als Druckmittel zu verstehen, damit die Bahn und notfalls auch die Bundesregierung für mögliche Kostensteigerungen aufkommen. Baumgärtner möchte ein Szenario wie in Stuttgart verhindern. Dort streitet die Bahn mit dem Land Baden-Württemberg, der Stadt und weiteren Partnern darüber, wer für Mehrkosten in Milliardenhöhe bei dem Projekt Stuttgart 21 aufkommen muss.

Die Deutsche Bahn erklärt zwar, die Gefahr eines Gerichtsverfahrens bestehe in München nicht. Die zweite Stammstrecke sei, was den Umgang mit den Kosten anbelange, nicht mit Stuttgart 21 vergleichbar. Der CSU-Verkehrspolitiker Baumgärtner sieht das etwas anders. Er nehme die Situation bei Stuttgart 21, auch wenn das „nicht in allen Facetten“ mit der zweiten Stammstrecke vergleichbar sei, sehr ernst.

Münchner S-Bahn so unpünktlich wie noch nie

von neun von zehn Zügen halten im Jahr 2023 die Vorgaben ein - und dabei sind ausgefallene Verbindungen noch gar nicht berücksichtigt.