

## München City

### Zweite Stammstrecke wird noch teurer

#### Nach Berechnungen der Bahn liegen die Baukosten um 200 Millionen Euro höher als geplant - Spitzengespräch am Mittwoch

Von Marco Völklein

München - Eine mögliche zweite S-Bahn-Stammstrecke würde mehr kosten als bisher geplant. Aus einer Übersicht, die dem Aufsichtsrat der Bahn vergangene Woche präsentiert wurde und die der SZ vorliegt, geht hervor, dass die Planer nun mit Kosten von 2,237 Milliarden Euro rechnen. Das sind gut 200 Millionen Euro mehr, als die Deutsche Bahn und das bayerische Verkehrsministerium bisher als Kostenrahmen angegeben haben.

Die Planer der Bahn begründen die Kostensteigerungen den Unterlagen zufolge mit 'zwei weiteren Netz ergänzenden Maßnahmen' sowie der 'voraussichtlichen Terminverschiebung um zwei Jahre'. Bislang war geplant, den zweiten Tunnel unter der Innenstadt bis zum Jahr 2017 fertigzustellen. Mittlerweile gehen die Planer von einer Inbetriebnahme im Jahr 2019 aus; diesen Termin hatte auch ein Vertreter des bayerischen Verkehrsministeriums vor kurzem bei einem Treffen des Regionalen Planungsverbands im Rathaus genannt.

Um welche ergänzenden Maßnahmen es sich konkret handelt, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Bislang schon waren im Paket zur zweiten Stammstrecke kleinere Maßnahmen auf den Außenästen vorgesehen - etwa ein Begegnungsgleis auf der S 2 bei St. Koloman oder der Ausbau der Schienenverzweigungen am Westkreuz. Fachleute gehen davon aus, dass der Großteil des Kostenanstiegs auf die zeitlichen Verzögerungen (und die damit verbundenen Preissteigerungen in der Baubranche) zurückzuführen ist. Ein Bahn-Sprecher erklärte auf Anfrage der SZ, zu Aufsichtsratsvorlagen äußere sich der Konzern grundsätzlich nicht.

Bahn und Freistaat wollen mit der zweiten Röhre den bestehenden Bahntunnel zwischen Ostbahnhof und Hackerbrücke entlasten und zusätzliche Express-S-Bahnen sowie Regionalzüge durch die Innenstadt schleusen. Etwa die Hälfte der Baukosten will das Land übernehmen, den Rest soll der Bund tragen. Um mögliche Kostensteigerungen abzufedern, hatten Freistaat und Bahn im Bau- und Finanzierungsvertrag einen 'Risikopuffer' von 500 Millionen Euro vorgesehen, der zusätzlich zu den Baukosten eingeplant ist. Mit den nun aufgeführten Kostensteigerungen wäre dieser Puffer allerdings bereits zu einem Teil ausgeschöpft.

Die höhere Bausumme dürfte auch für Gesprächsstoff sorgen, wenn sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) und Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) am Mittwoch mit Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) treffen. Offen ist nach wie vor, ob der Bund seinen Beitrag von einer Milliarde Euro zu dem Projekt zuschießt. Anders als ursprünglich geplant wird OB Christian Ude (SPD) aber an dem Treffen nicht teilnehmen. CSU und FDP im Freistaat hatten die Stadt aufgefordert, 350 Millionen Euro als Darlehen an den Bund zu geben. Ude lehnt den Vorschlag ab. Bevor alle gemeinsam darüber verhandeln, sollen offene Fragen auf Fachebene geklärt werden, hieß es am Montag.

Landtag und Stadtrat hatten Ramsauer aufgefordert, bis Ende des Jahres zu sagen, ob er das Geld für den zweiten Tunnel gibt. Eine Aussage Ramsauers dazu fehlt bislang. Nun dürfte der Druck auf ihn steigen, zumal der zwischen Freistaat und Bahn geschlossene Vertrag zum Jahresende ausläuft. Aus dem Verkehrsministerium heißt es zwar, der Vertrag könne relativ problemlos verlängert werden - die Zeit läuft dennoch.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 20. Dezember 2011, Seite 33