

München-Region-Bayern

Der Tunnel wird erheblich teurer

In einem internen Bericht beziffert die Bahn die Kosten für die zweite Stammstrecke auf 2,433 Milliarden Euro. Das sind knapp 400 Millionen mehr als bisher bekannt - das Verkehrsministerium zeigt sich überrascht

Von Marco Völklein

München - Wie viel wird der geplante zweite S-Bahn-Tunnel am Ende kosten? Von exakt 2,047 Milliarden Euro ging Landesverkehrsminister Martin Zeil (FDP) bei der Präsentation seines Finanzierungsplans Ende November aus, die Grünen und andere Tunnelgegner wie etwa der Bund Naturschutz rechnen mit mindestens 2,6 Milliarden Euro, ohne dafür allerdings schriftliche Belege vorweisen zu können. In einer internen Übersicht für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn, die der Süddeutschen Zeitung vorliegt, wird nun eine neue Summe genannt: Dort ist mittlerweile von 2,433 Milliarden Euro die Rede. Der Tunnel wird damit deutlich teurer als bislang in der Öffentlichkeit bekannt.

Das bayerische Verkehrsministerium reagierte überrascht auf die neuen Zahlen. Eine Sprecherin von Verkehrsminister Zeil erklärte, sie seien nicht mit dem Freistaat abgestimmt. Auch eine Begründung für die Kostenabweichungen liege der Staatsregierung nicht vor, sie könnten 'inhaltlich nicht nachvollzogen werden', sagte die Sprecherin. 'Der Freistaat geht davon aus, dass die dem Bau- und Finanzierungsvertrag zugrunde liegenden Kosten sorgfältig ermittelt wurden.' Anhaltspunkte für weitere Kostensteigerungen gebe es im Ministerium nicht. 'Die Deutsche Bahn ist aufgefordert, kurzfristig Transparenz über die Kosten herzustellen.' Die von Zeil genannte Summe von 2,047 Milliarden Euro hätten Vertreter der Bahn bei einem Gespräch am 26. November 'nicht in Frage gestellt'.

Dabei datiert die Übersicht für den Bahn-Aufsichtsrat, in der von 2,433 Milliarden Euro die Rede ist, bereits von September 2012, sie wurde aber offenbar dem Aufsichtsgremium erst im Dezember 2012 vorgelegt - damals schlugen vor allem die immensen Kostensteigerungen bei 'Stuttgart21' in der Öffentlichkeit hohe Wellen.

In dem internen Papier begründet die Bahn die Mehrkosten beim zweiten S-Bahn-Tunnel nun zum einen mit der 'Terminverschiebung um zwei Jahre', zum anderen mit 'höheren Planungskosten'. Konkret ausgeführt wird keiner dieser Punkte. Bislang war die Bahn von einer Inbetriebnahme des Tunnels im Jahr 2019 ausgegangen, Zeil hatte im November einen Fertigstellungstermin im Jahr 2020 genannt. In den Planungsunterlagen, die der Konzern zur Genehmigung beim Eisenbahnbundesamt eingereicht hat, ist von sechs bis sieben Jahren Bauzeit die Rede, damit wäre der Tunnel erst 2021 oder 2022 fertig. Die Bahn wollte sich zu dem Papier nicht äußern. Zu internen Unterlagen nehme man grundsätzlich keine Stellung, sagte ein Konzernsprecher.

Die Baukosten wollen Freistaat und Bund tragen, auch die Stadt schießt etwas zu. Um Kostensteigerungen abpuffern zu können, haben sich Freistaat und Bund darüber hinaus auf einen zusätzlichen 'Risikotopf' von 500 Millionen Euro verständigt. Davon soll der Bund 60 Prozent übernehmen, der Freistaat die restlichen 40 Prozent. Mit den nun aufgeführten Kostensteigerungen wäre dieser Puffer allerdings zu einem Großteil bereits aufgebraucht.

Die höheren Planungskosten, von denen die Bahn nun ausgeht, könnten sich unter anderem aus Problemen am Hauptbahnhof ergeben. Dort sollen die Fahrgäste unterirdisch von der neuen Station in 40 Meter Tiefe zur U-Bahn umsteigen können. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) warnt aber, dass durch Planungsfehler der Bahn eine Überlastung der U-Bahnsteige und Zugänge drohe. In einem Brief an den Stadtrat droht MVG-Chef Herbert König, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens 'Einspruch gegen den aktuellen Planungsstand zu erheben'. Seite R3

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 04. Januar 2013, Seite 41