

München-Region-Bayern

Entscheidung über Tunnel erst 2015

Bayern will sich auf keine unkalkulierbaren Risiken einlassen

München . Die bayerische Staatsregierung will bis spätestens Mitte 2015 über den Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels durch die Münchner Innenstadt entscheiden. Das berichtete Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) am Dienstag im Kabinett. Allerdings dürfe es für den Freistaat keine unkalkulierbaren finanziellen Risiken geben. Nach Auskunft des Ministers hat aber inzwischen eine Expertengruppe der Obersten Baubehörde die Planungen und Kostenprognosen der Deutschen Bahn auf ihre Plausibilität überprüft und für belastbar erklärt.

Das Ministerium geht jedoch weiter von 2,047 Milliarden Euro Gesamtkosten aus . gut 500 Millionen weniger als die Bahn nach SZ-Informationen intern rechnet. Bei der höheren Summe sei eine spätere Inbetriebnahme unterstellt, erklärte ein Sprecher. Inhaltlich habe sich die Röhre nicht verteuert. Sollten die Kosten wegen Verzögerungen ansteigen, geht der Freistaat davon aus, dass sich der Bund an der Mehrbelastung beteiligt . wie bei derartigen Projekten üblich. Um auf der sicheren Seite zu sein, will Herrmann, dass die Bahn noch vor der endgültigen Entscheidung über den Bau des Tunnels zentrale Baumaßnahmen ausschreibt . die dabei erzielten Ergebnisse sollen dann noch einmal mit den Prognosen abgeglichen werden. Bislang liegt freilich nur für den mittleren der drei Planungsabschnitte Baurecht vor: von östlich des Hauptbahnhofs bis zur Isar. Die beiden anderen Bereiche durchlaufen erst noch das Genehmigungsverfahren. Herrmann rechnet aber in den nächsten Monaten mit den Genehmigungen, dem sogenannten Planfeststellungsbeschluss. Die geplante Röhre beginnt in Laim und führt bis zum Leuchtenbergring, unterirdische Stationen soll es am Hauptbahnhof, Marienhof sowie am Ostbahnhof geben.

Herrmann bekannte sich noch einmal explizit zur Notwendigkeit des Tunnels und hat für die kommenden Monate einen Fahrplan ausgearbeitet: von der Baugenehmigung über die Ausschreibungsunterlagen der Bahn bis zur Aufnahme in das Nahverkehrsprogramm des Bundes. Letzteres setzt allerdings voraus, dass das bislang noch bis 2019 befristete Programm verlängert wird.

Der Tunnel hat sich im Jahr 2001 bei einer vergleichenden Untersuchung gegen das Alternativprojekt Südring durchgesetzt. Bereits 2004 gab es die ersten Probebohrungen. Dominik Hutter

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 16. Juli 2014, Seite 37