

München-Region-Bayern

Zweiter Tunnel frühestens in zehn Jahren

Interne Dokumente der Bahn belegen, dass die neue S-Bahn-Stammstrecke nicht vor Dezember 2024 in Betrieb gehen kann. Die neuerliche Verschiebung dürfte auch die Kosten weiter nach oben treiben

Von Marco Völklein

München . Wann geht die geplante zweite S-Bahn-Röhre unter der Innenstadt in Betrieb? Interne Dokumente der Deutschen Bahn zeigen, dass der Konzern mittlerweile mit einer Fertigstellung der zweigleisigen Tunnelstrecke nicht vor Dezember 2024 rechnet. »De facto sind wir damit bei einer Inbetriebnahme im Jahr 2025«, sagt ein Branchenkenner. Zur Erinnerung: Im November 2012 hatte der damalige bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) einen Betrieb im Jahr 2020 in Aussicht gestellt. Zuletzt hatte die Bahn in einem internen Dokument den Starttermin bereits auf das Jahr 2022 verschoben. Nun tritt eine weitere Verzögerung zutage. Und nicht nur das: Mit der zeitlichen Verschiebung dürften höchstwahrscheinlich auch weitere Kostensteigerungen verbunden sein.

Den neuen Startzeitpunkt kann man einer Übersicht für den Bahn-Aufsichtsrat entnehmen, die dem Gremium im Juni präsentiert wurde und der Süddeutschen Zeitung vorliegt. Demnach wollen die Planer mit den Hauptbaumaßnahmen im Jahr 2016 beginnen . was allerdings aus Sicht von Branchenkennern »absolut ausgeschlossen« sein dürfte. Denn nach wie vor liegt nur für den mittleren Abschnitt zwischen Stachus und Isar eine rechtskräftige Baugenehmigung vor. Für den Abschnitt westlich davon erwarten die Planer laut den internen Unterlagen den Genehmigungsbescheid durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) zwar in diesem September; für den östlichen Abschnitt von der Isar bis zum Ostbahnhof soll die Genehmigung im Dezember 2014 vorliegen. Vor allem im Osten haben aber Anwohner und Geschäftsleute bereits Klagen gegen die Genehmigung angekündigt. Und die dürften den Baustart weiter verzögern. Dennoch nennt die Bahn unter dem Stichwort »prognostizierte Inbetriebnahme« in ihrer internen Übersicht nun den Zeitpunkt »12/2024«.

Zudem heißt es in dem Papier, dass die »Gesamtfinanzierung« für das Großprojekt »noch offen« sei. Offiziell haben Bahn und Freistaat die Baukosten für den Tunnel auf 2,047 Milliarden Euro taxiert. In internen Papieren, über die die SZ im Frühjahr berichtet hatte, wurde zuletzt aber eine Gesamtsumme von 2,57 Milliarden Euro genannt . bei einer Inbetriebnahme des zweiten Tunnels im Jahr 2022. Bahn und Freistaat hatten dies damit begründet, dass die zeitliche Verschiebung des Projekts über »Nominalisierungseffekte« die Kosten erhöhen könnten. Daher ist davon auszugehen, dass eine neuerliche Verschiebung um weitere zwei Jahre auch die Kosten weiter nach oben treiben dürfte.

Bahn und Freistaat indes beeindruckt die Entwicklung wenig: »Aus Sicht des Freistaats sind belastbare Aussagen zur Inbetriebnahme erst möglich, wenn rechtskräftiges Baurecht in allen Planfeststellungsabschnitten vorliegt«, dieß Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) am Mittwoch erklären. Die in den internen Papieren genannten Zahlen würden sich lediglich aus einer späteren Inbetriebnahme ergeben. »Relevante Kostenentwicklungen aufgrund von inhaltlichen Projektanpassungen liegen nicht vor.« Gegner des Projekts, etwa die Grünen im Bundestag, verweisen allerdings darauf, dass auch nominale Kostensteigerungen letztlich von irgendwem bezahlt werden müssen. »Entscheidend ist, welcher Betrag am Ende auf der Rechnung steht«, sagt Fraktionschef Anton Hofreiter. Zumal selbst für die ursprünglich genannte Gesamtbausumme von 2,047 Milliarden Euro noch kein verbindlicher Finanzierungsplan vorgelegt wurde . weder von Herrmann noch von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU).

Der Übersicht für den Aufsichtsrat ist auch zu entnehmen, dass bei einem weiteren Großprojekt ebenfalls kaum etwas vorangeht: beim Neubau des Hauptbahnhofs. Der Baubeginn »orientiert sich am Baufortschritt zweite S-Bahn-Stammstrecke«, heißt es in dem Papier. Das hatte der Konzern so auch immer betont, weil für den Bau des neuen Zugangsbauwerks zur geplanten unterirdischen Station ein Teil des Hauptbahnhofs abgerissen werden muss. Und erst wenn Röhre und Zugangsbauwerk errichtet sind, kann der Neubau des Empfangsgebäudes angegangen werden. Neu ist aber, dass die Bahn nun einen genauen Termin nennt: So soll mit dem Bau des neuen Empfangsgebäudes drei Jahre vor Inbetriebnahme der zweiten Röhre begonnen werden . also nicht vor 2021. Einen Termin für die Fertigstellung nennt der Konzern in dem Papier nicht.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 14. August 2014, Seite 37