

Artikel publiziert am: 14.11.2014 - 08.00 Uhr

Artikel gedruckt am: 14.11.2014 - 10.01 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/herrmann-tunnel-darf-auch-teurer-werden-4447049.html>

## Verkehrspolitik

# Herrmann: Tunnel darf auch teurer werden

München - Verkehrsminister Joachim Herrmann steht zur 2. Stammstrecke und nimmt auch Baukosten-Steigerungen in Kauf. Eine Obergrenze gebe es nicht, betonte der Minister – und rückte von einer früheren Position ab.



© dpa

Durch den einzigen Tunnel fahren stündlich bis zu 30 S-Bahnen je Richtung.

Noch immer ist der 2. S-Bahn-Tunnel zwischen Laim und Ostbahnhof nicht endgültig beschlossen. Erst 2015 erwarte er eine Entscheidung über die „Durchfinanzierung“, erklärte Joachim Herrmann (CSU), als er nun im Landtag einen Zwischenbericht vorlegte. Wichtigste Neuerung: Herrmann will sich bei den Baukosten nun gar nicht mehr festlegen. „Ich habe nie gesagt, da gibt es ein Fixum, das nicht überschritten werden darf“, sagte er auf Nachfrage des SPD-Abgeordneten Herbert Kränzlein. Noch im August hieß es, dass Herrmann die Tunnel-Kosten auf 2,1 Milliarden Euro gedeckelt habe. Das habe er so nie gesagt, stellte der Minister fest. Sicher sei, dass der Bundesverkehrsminister das mittrage und die Fördertöpfe höhere Baukosten berücksichtigen würden. Zwar laufe das GVFG-Programm des Bundes 2018 aus. Mit einer Verlängerung sei aber zu rechnen. Kritiker wie etwa der Fraktionschef der Grünen im Bundestag, Toni Hofreiter, bezweifeln

das und fordern das Aus für das „astronomisch teure“ Projekt.

Offiziell gibt die Bahn die Kosten mit rund 2 Milliarden Euro an, weitere 200 Millionen sind als Risikopuffer vorgesehen. Kritiker wie der Landtagsabgeordnete der Freien Wähler, Thorsten Glauber, rechnen mit „mindestens 2,7 bis 2,8 Milliarden Euro“, selbst eine Endsumme von 3,5 Milliarden sei nicht ausgeschlossen. Herrmann selbst will sich nicht festlegen, möglicherweise lauerten bei den noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüssen für den westlichen und östlichen Bauabschnitt noch Kostenfallen. Nach seiner Einschätzung aber „bewegen wir uns im Rahmen der normalen Baukostensteigerungen“.

Mehrere Punkte sind freilich unklar: So hat der Bund trotz einer grundsätzlichen Einigung im Jahr 2012 noch keine verbindliche Finanzierungszusage über seinen Anteil gemacht. Er liegt bei 493 Millionen Euro, wobei der Bund zugesagt hat, seinen Anteil aus einem Darlehen an den Flughafen München für den Bau des Tunnels zu verwenden. Außerdem ist offen, ob der Tunnel auch mit Regionalzügen befahren werden soll – was wegen unterschiedlicher Bahnsteighöhen und -längen von Regionalzügen und S-Bahnen schwierig ist. Herrmann bejaht das – wenn der Tunnel gebaut sei, werde die Bahnindustrie auch passende Züge haben. Im offiziellen Konzept werden die Regionalzüge indes nur als „Entwicklungsperspektive“ genannt. „Das ist der einzige Punkt, wo ich den Optimismus des Ministers nicht teile“, merkte Markus Blume (CSU) an.

Am Sinn des 2. Tunnels ließ Herrmann keinen Zweifel gelten. Er sei „die beste Lösung“, wengleich die Planungen zu lange dauerten. Forderungen nach einem Planungsstopp wurden auch vom SPD-Abgeordneten Kränzlein als „nicht haltbar“ zurückgewiesen.

Trotz mehrerer Einwände von CSU-Abgeordneten soll es an der festgelegten Reihenfolge bleiben: Erst der Tunnel – danach der große Rest. Genannt werden zum Beispiel der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen und ein drittes Gleis auf der S4-Strecke Pasing-Eichenau – auf der S4 soll es, quasi als Entschädigung für die lange Warterei, aber schon 2015 und 2016 zusätzliche S-Bahn-Züge in den Stoßzeiten geben. Die Planungen liefen, gebaut werde aber später, sagte Herrmann, der auch eine U5-Verlängerung bis Pasing für richtig hält. Über andere Punkte wie einen Regionalzughalt Poccistraße am Südring schwieg er.

*Dirk Walter*

---

Artikel lizenziert durch © merkur-online

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.merkur-online.de>