

## München-Region-Bayern

### Bahn trödelt bei zweiter Stammstrecke

#### Weil Unterlagen fehlen, verzögert sich das Genehmigungsverfahren weiter – Bayerns Verkehrsminister ärgert das sehr

München . Beim geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel unter der Innenstadt kommt es zu weiteren Verzögerungen. Nach Auskunft von Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) wird das Eisenbahnbundesamt voraussichtlich nicht vor Januar 2015 den Genehmigungsbescheid für den westlichen Bauabschnitt zwischen Laim und Stachus erlassen. Bislang waren der Freistaat wie auch die Deutsche Bahn davon ausgegangen, dass der sogenannte Planfeststellungsbeschluss für diesen Bereich noch in diesem Herbst vorliegen wird. Damit verzögert sich nicht nur das gesamte Projekt. Vielmehr noch befindet sich somit auch die bislang ungeklärte Finanzierung bis auf Weiteres in einem Schwebезustand.

Laut Herrmann scheidert die rechtzeitige Ausfertigung des Genehmigungsbescheids unter anderem auch an der Bahn. Die habe nach Aussagen des Eisenbahnbundesamts Unterlagen später eingereicht als geplant oder werde einige Unterlagen erst noch vorlegen müssen. „Das ist mehr als bedauerlich“, sagte Herrmann. Bahnchef Rüdiger Grube hatte zuletzt mehrmals in Interviews betont, dass die zweite Röhre aus seiner Sicht unverzichtbar ist, um die Münchner S-Bahn weiterentwickeln zu können. „Da ist es nur schwer verständlich, wie es immer wieder zu solchen Verzögerungen kommen kann“, erklärte Herrmann.

Die Verzögerungen dürften sich auch auf die weitere Kostenentwicklung auswirken. Mittlerweile rechnet die Bahn laut internen Papieren, über die die SZ im Frühjahr berichtet hatte, mit einem Kostenrahmen von 2,57 Milliarden Euro . bei Fertigstellung des Tunnels im Dezember 2024. Im November 2012 hatte der damalige Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) eine Inbetriebnahme im Jahr 2020 in Aussicht gestellt. Sollte sich das Fertigstellungsdatum weiter nach hinten verschieben, dürften auch die Kosten steigen.

Herrmann hatte außerdem immer wieder gesagt, dass er eine letztgültige Kostenschätzung erst abgeben werde, wenn sämtliche Planfeststellungsbeschlüsse für alle drei Hauptbauabschnitte vorliegen . weil sich erst dann abschätzen lasse, wie sich die Vorgaben des Eisenbahnbundesamts auf die Baukosten auswirken. Bislang allerdings hat das Amt lediglich die Baugenehmigung für den mittleren Abschnitt vom Stachus bis zur Isar erteilt. Verschiebt sich nun das Genehmigungsverfahren für den Abschnitt Laim-Stachus, wird das Bundesamt auch den Bescheid für den Abschnitt ganz im Osten, also von der Isar bis zum Leuchtenbergring, erst sehr viel später als bislang gedacht zustellen können. Zuletzt hatte die Bahn in internen Papieren Dezember 2014 als mögliches Datum genannt, bis zu dem der Bescheid für den östlichen Abschnitt vorliegen könnte. Diese Annahme dürfte nun ebenfalls Makulatur sein.

Herrmann bekräftigte, er wolle trotz der neuerlichen Verzögerungen an dem sieben Kilometer langen Tiefunnel unter der Innenstadt festhalten. „Es ist ja nicht so, dass das Projekt infrage gestellt wird“, sagte der Minister. Sein Ziel sei es nach wie vor, das „Projekt und die Finanzierungsentscheidung zügig voranzubringen“. Er habe seinen Amts- und Parteikollegen im Bund, Alexander Dobrindt, „darauf aufmerksam gemacht, dass wir hier eine unerwartete Verzögerung haben“. Dobrindt ist als Bundesverkehrsminister quasi der Vorgesetzte von Bahnchef Rüdiger Grube. Zudem untersteht das Eisenbahnbundesamt seinem Ministerium, fungiert allerdings als weitgehend unabhängige Behörde. Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 25. Oktober 2014, Seite 79