

# München/Bayern

## Bahn beruhigt Seehofer

### Vorstandsmitglied Kefer rückt von internem Papier ab, das für den S-Bahn-Tunnel weit höhere Kosten prognostiziert hatte

München - Die Deutsche Bahn und der Freistaat halten an der Darstellung fest, der Bau der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke werde nicht mehr als 2,047 Milliarden Euro kosten - und das, obwohl in einer internen Übersicht für den Bahn-Aufsichtsrat, die der Süddeutschen Zeitung vorliegt, eine sehr viel höhere Summe genannt wird. Und diese am Montag auch von Bahn-Vorstand Volker Kefer bestätigt wurde. Demnach liegen die Gesamtkosten des Projekts bei mittlerweile 2,433 Milliarden Euro. Als Begründung wurden in dem Dokument eine 'Terminverschiebung um zwei Jahre' sowie 'höhere Planungskosten' genannt. Vergangene Woche damit konfrontiert, hatte ein Bahnsprecher eine Stellungnahme abgelehnt.

Das änderte sich nun: Am Montag erklärte Kefer, die Projektkosten hätten sich Stand 2012 'nicht verändert'. Man gehe weiter von 2,047 Milliarden Euro aus, zudem sei ein Risikopuffer von 500 Millionen Euro eingeplant. Den Berechnungen liege zwar eine Inbetriebnahme im Jahr 2019 zugrunde, zuletzt habe sich aber aufgrund des Streits um die Finanzierung eine Verschiebung um ein Jahr ergeben. Daher hatte Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) zuletzt auch von einer Inbetriebnahme im Jahr 2020 gesprochen. Aus Unterlagen, die die Bahn zur Genehmigung beim Eisenbahnbundesamt eingereicht hat, geht allerdings eine Fertigstellung im Jahr 2021 oder 2022 hervor.

Kefer räumte nun ein, dass 'eventuelle zeitliche Verschiebungen', etwa bei den Genehmigungsverfahren oder bei den danach zu erwartenden Gerichtsstreits, zu Kostensteigerungen führen könnten. Daher habe man 'in einer extrem konservativen Abschätzung' in den internen Finanzplanungen eine Inbetriebnahme erst Ende 2022 berücksichtigt - 'mit den damit verbundenen Preissteigerungen'. Die Bahn strebe aber 'die Einhaltung des abgestimmten Zeitplans, also Inbetriebnahme Ende 2020, an', erklärte Kefer weiter.

Die Staatsregierung hält daher am Tunnelprojekt weiter fest - und entschied sich dafür, die möglichen Kostensteigerungen einfach nicht zur Kenntnis zu nehmen. 'Die Staatsregierung wird interne Papiere der Bahn nicht kommentieren', sagte Staatskanzleichef Thomas Kreuzer (CSU) am Montag nach einer Kabinettsitzung. 'Uns liegen diese Papiere nicht vor.' In der Sitzung hatte Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) einen kurzen Bericht zur Stammstrecke gegeben. Kreuzer sagte danach: 'Wir gehen weiter vom bisherigen Kostenrahmen aus.' Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) forderte von der Bahn erneut Aufklärung, wie es zu den unterschiedlichen Kalkulationen kommen konnte. Bahnchef Rüdiger Grube wolle dazu nach München kommen. 'Sollte sich das nicht sauber und zweifelsfrei aufklären lassen, müssen wir ein Spitzengespräch führen - bei mir', betonte der CSU-Chef. Auf die Frage, unter welchen Umständen er das Projekt beerdigen würde, sagte Seehofer: 'Wenn ich den Eindruck habe, dass das Gesamtprojekt nicht zu beherrschen ist.'

Der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD) forderte unterdessen, die Tunnelplanungen zu stoppen. Bei einer Bausumme von 2,433 Milliarden Euro sei die Röhre nicht mehr wirtschaftlich - und könne damit auch nicht mehr vom Bund gefördert werden. Denn um den Zuschuss zu bekommen, muss der Nutzen-Kosten-Faktor des Projekts über dem Wert von 1,0 liegen. Nach der letzten Berechnung aus dem Januar 2012 lag der Wert bei 1,23. Damals hatte die Bahn aber laut einem internen Papier, das der SZ ebenfalls vorliegt, bereits mit Baukosten von 2,2 Milliarden Euro gerechnet - diesen Kostenansatz zugrunde gelegt, wäre der Kosten-Nutzen-Faktor auf 1,04 gesunken, hatte das bayerische Verkehrsministerium damals erklärt. Nicht nur der VCD zieht nun daraus den Schluss, dass mit erneut höheren Gesamtkosten der Faktor definitiv unter die Marke von 1,0 rutscht. Kommentar

Frank Müller, Mike Szymanski,

Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 08. Januar 2013, Seite 30