

München

'Wir rennen da nicht blind gegen die Wand'

Innenminister Joachim Herrmann will die Kosten für die zweite S-Bahn-Stammstrecke vor einer endgültigen Entscheidung über das Projekt noch einmal von Fachleuten des Freistaates durchrechnen lassen

Interview: Marco Völklein

Seit ein paar Wochen ist Joachim Herrmann, 57, nicht nur für Autobahnen und Staatsstraßen im Freistaat zuständig, vielmehr hat der CSU-Innenminister auch die Bereiche Schienen- und Luftverkehr übernommen. Und damit ist er nun zuständig für die Münchner S-Bahn - und für das seit Jahren umstrittene Großprojekt einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke.

SZ: Herr Herrmann, Ihr Vorgänger Martin Zeil hat vor einem Jahr angekündigt: Anfang 2015 wird mit dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels begonnen. Sieht das Ihr Zeitplan auch vor?

Joachim Herrmann: Wir haben 2015 zweifelslos als Ziel im Auge. Aber ein Baubeginn hängt letztlich davon ab, wann das Eisenbahnbundesamt die Planfeststellungsbeschlüsse für die Abschnitte Ost und West erlässt, was dann in den Planfeststellungsbeschlüssen drin steht, ob dagegen Klagen erhoben werden, und wie die beim Abschnitt Mitte anhängige Klage entschieden wird. Deshalb kann ich mich jetzt nicht auf ein bestimmtes Datum festlegen. Das haben nun erst mal andere in der Hand.

Bis wann rechnen Sie mit den Baugenehmigungen für alle drei Abschnitte?

Wir erwarten, dass das im nächsten Jahr der Fall ist. Aber es macht für den weiteren Verlauf des Verfahrens auch einen Unterschied, ob die Planfeststellungsbeschlüsse im März oder im September erlassen werden.

Wie geht es mit der Finanzierung weiter? Müssen die mündlichen Zusagen des Bundes nicht bald mal in eine schriftliche Form gegossen werden?

Es gibt klare Verabredungen zwischen dem Bund, dem Freistaat Bayern und der Bahn. Die müssen jetzt in konkrete Schritte umgesetzt werden, aber ich habe keinen Anlass anzunehmen, dass irgendeiner der Beteiligten sich nicht an die getroffenen Absprachen halten wird.

Die Gegner der zweiten Röhre rechnen bereits mit Baukosten von 3,9 Milliarden Euro statt den von der Bahn errechneten zwei Milliarden. Sie haben kürzlich die Oberste Bayerischen Baubehörde an das Thema drangesetzt. Warum?

Entscheidend ist, dass wir dann, wenn es ans Bauen geht, eine verlässliche Kostenprognose haben. Die jetzige Prognose fußt auf einem Kostenstand, der zwei, drei Jahre alt ist. Allein das wird man aktualisieren müssen. Konkrete Kosten können wir erst ermitteln, wenn die Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen. Und auch aufgrund von Erfahrungen andernorts, zum Beispiel mit ICE-Neubaustrecken, bei denen die Kosten zuweilen deutlich gestiegen sind, sage ich: Unsere Fachleute haben umfangreiche Erfahrungen im Tunnelbau und sollen deshalb einen verlässlichen Blick auf die Planungen werfen.

Sie trauen den Berechnungen der Bahn also nicht?

Wir wollen uns nicht auf ein Abenteuer einlassen, bei dem - aufgrund welcher Umstände auch immer - die Kosten aus dem Ruder laufen. Die endgültigen Kosten kann ich, wie schon gesagt, erst absehen, wenn ich den Inhalt der Planfeststellungsbeschlüsse kenne. Im Bau- und Finanzierungsvertrag ist ja nicht von ungefähr eine Ausstiegsklausel enthalten, die allen Beteiligten die Möglichkeit gibt, die Reißleine zu ziehen, sollten die Kosten einen gewissen Rahmen sprengen. Im Moment habe ich aber keinen Anlass, das anzunehmen.

Bei welchem Betrag würden Sie denn die Reißleine ziehen?

Ich will da nicht über Summen spekulieren. Ich will präzise Planungen auf Basis der Planfeststellungsbeschlüsse. Dann können wir eine endgültige Entscheidung treffen.

Und wie sieht Ihr 'Plan B' aus, für den Fall, dass Sie den Tunnel aus Kostengründen begraben müssten?

Wir haben jetzt keinen 'Plan B'. Wir wollen diese Lösung. Aber ich sage auch klar: Wir rennen da nicht blind gegen die Wand, wir wollen das Projekt seriös vorantreiben.

Eng verbunden mit dem zweiten Tunnel ist die Frage, wer künftig das S-Bahn-Netz betreibt. 2017 läuft der Vertrag mit der DB aus. Werden Sie das Netz ausschreiben, sodass sich auch Bahn-Konkurrenten bewerben können?

Diese Frage wollen wir jetzt noch mal sorgfältig prüfen. Wir sind beim Wettbewerb im Nahverkehr in Bayern gut

vorangekommen; und wir haben große Kostenvorteile im Interesse der Fahrgäste erzielen können. Bei der Münchner S-Bahn stellen sich aber viele Fragen: Kann überhaupt jemand anderes außer der Deutschen Bahn das Gesamtnetz auf einen Schlag betreiben? Oder muss man einzelne Linien ausschreiben? All das muss vor der Ausschreibung verlässlich abgeschätzt werden.

Die Deutsche Bahn plädiert für eine Direktvergabe für einige Jahre. Damit hätte der Freistaat etwas Luft, um all die Fragen zu klären. Was halten Sie davon?

Wir haben den Vorschlag zur Kenntnis genommen. Es kann einerseits nicht darum gehen, die Entscheidung auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu verschieben. Andererseits wollen wir aber auch nicht überhastet in eine unkalkulierbare Situation hineinlaufen. Deshalb muss das jetzt in den nächsten Wochen seriös und präzise betrachtet werden.

Das heißt: Bis Ende des Jahres fällt eine Entscheidung?

Ich kann mich da noch nicht auf ein bestimmtes Datum festlegen. Aber wenn es 2017 funktionieren soll, haben wir nicht mehr allzu viel Zeit.

Andere Bundesländer haben eigene Fahrzeugpools angeschafft, um Wettbewerbern den Einstieg zu erleichtern. Ist das auch ein Modell für München?

Ich höre mir all diese Vorschläge an, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass wir uns als Freistaat de facto am Betrieb beteiligen, indem wir die Fahrzeuge selbst beschaffen. Das ist besser in der Verantwortung der Unternehmen aufgehoben.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 22. November 2013, Seite 53