

Artikel publiziert am: 19.10.2012 - 01.03 Uhr

Artikel gedruckt am: 19.10.2012 - 09.27 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/nachrichten/bayern/muenchen-zuerich-bahnprojekt-wird-drastisch-teurer-2554739.html>

München-Zürich

Bahnprojekt wird drastisch teurer

München - Alle reden von der verzögerten zweiten Stammstrecke in München. Doch auch im Westen Bayerns steckt der Bahnausbau in der Endlos-Warteschleife. Die Elektrifizierung der Strecke München-Memmingen-Zürich verzögert sich – und wird immer teurer.

Die IHK Schwaben brachte es gestern auf den Punkt: Es könne doch nicht sein, so IHK-Vizechef Gerhard Pfeifer (Memmingen), dass auf einer Strecke von nur 300 Kilometern zwischen München und Zürich das Flugzeug „das attraktivere Verkehrsmittel als die Bahn“ sei.

Doch, das kann sein, wie die Bahn gestern bewies. Auf eine schnellere Zugverbindung von München ins Allgäu und weiter nach Lindau und in die Schweiz können die Fahrgäste lange warten. Die DB verkündete gleich zwei Hiobsbotschaften. Der Bau der Stromnetze entlang der zweigleisigen Strecke sowie der Ausbau für die Neigetechnik werden drastisch teurer und verzögert sich weiter. Statt wie 2007 geschätzt 210 Millionen Euro kostet das Projekt mindestens 298 Millionen Euro – eine Steigerung um 40 Prozent. Und statt 2017 wird es frühestens 2019 fertig. Bis dahin werden die Züge – unter anderem der „Alex“ ins Allgäu – weiter mit Dieselloks gezogen.

Die Ursache für die Verteuerung sind Preissteigerungen etwa beim Kupfer, aber auch zusätzlich notwendiger Grunderwerb etwa für den Bau von Kabelverteilerstationen (17 Millionen Euro). Zusätzlicher Lärmschutz schlägt gleich mit 27 Millionen Euro zu Buche. So hat die jetzt vorliegende Vorplanung der DB ergeben, dass 17 Kilometer Schallschutzwände notwendig sind. Das liegt auch an den erhöhten Verkehrsprognosezahlen des Bundesverkehrsministerium – auf der Strecke sollen mehr Güterzüge rattern.

Bahn, Bund und Freistaat stecken jetzt in einem Dilemma. Sie hatten sich in langwierigen Verhandlungen auf eine Aufteilung der 210 Millionen Euro geeinigt: Der Freistaat sollte 50 Millionen zahlen, der Bund 82 Millionen, die Bahn 23 Millionen. Etwa 55 Millionen wollte die Schweiz als Sonderbeitrag vorfinanzieren – weil es auch im Interesse der Alpenrepublik liegt, eine schnelle Bahnverbindung nach Bayern zu bekommen. Das Angebot gilt für einen Baubeginn spätestens 2015 und eine Fertigstellung 2020.

Jetzt muss sich Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) erneut in schwierige Kostenverhandlungen über die zusätzlichen 88 Millionen stürzen. „Wir brauchen hier so schnell wie möglich Klarheit“, meinte Zeil gestern. Ähnlich vage der DB-Regionalchef Volker Hentschel: „Die Kostensteigerungen belasten das Projekt, aber wir hoffen, dass wir mit den Finanzierungsgebern eine Lösung finden können.“

Die Frage ist, wer wie viel mehr zahlt. Der Freistaat werde nicht umhin kommen, noch mehr Geld in die Hand zu nehmen, sagte ein Insider gestern. Dass die Schweiz noch mehr Geld vorstreckt, wäre indes eine unrealistische Annahme. Schwierig dürften die Verhandlungen, so ist zu hören, aber vor allem auch mit dem Bund werden – der Etat von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer wird ohnehin durch eine Vielzahl von Projekten strapaziert.

Der Memminger Oberbürgermeister Ivo Holzinger (SPD), Mitglied im Projektbeirat der Ausbaustrecke, beschwor gestern ebenfalls das Prinzip Hoffnung: „Im nächsten halben Jahr muss die Finanzierung stehen.“ Seit mehr als 20 Jahren werde im Allgäu um die Bahn-Elektrifizierung gekämpft. „Ich glaube, dass wir im Zieleinlauf sind. Jetzt müssen wir mit aller Kraft dranbleiben.“

Von Dirk Walter

Artikel lizenziert durch © merkur-online

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