

München

Tunnel plus X

Die Verantwortlichen der zweiten Stammstrecke sind unter Druck geraten. Der Bau wird etwa 400 Millionen Euro mehr kosten als geplant, und Fachleute machen eklatante Planungsmängel aus. Ein Kritiker befürchtet gar, das Leben der Fahrgäste stehe auf dem Spiel

Von Marco Völklein

Eine Steigerung der Kosten um fast 20 Prozent, massive Kritik an den Planungen von den Fachleuten der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) - die Deutsche Bahn und Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) geraten beim geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel heftig unter Beschuss. Von einer 'riesigen Seifenblase', die 'kurz vorm Platzen' sei, sprach am Freitag der Landtagsabgeordnete Thomas Mütze (Grüne). Michael Piazolo von den Freien Wählern warf dem Minister und der Bahn vor, 'von Anfang an mit Luftbuchungen gearbeitet' zu haben. Und Andreas Barth vom Fahrgastverband Pro Bahn forderte ein Moratorium für das Projekt, damit andere, bereits beschlossene Maßnahmen zur Verbesserung des S-Bahn-Angebots 'endlich realisiert werden können'.

Aus einer internen Übersicht der Bahn, die der Süddeutschen Zeitung vorliegt, geht hervor, dass der geplante Tieftunnel mindestens 2,433 Milliarden Euro kosten wird - und nicht 2,047 Milliarden Euro, wie von Zeil und der Bahn bislang behauptet. Begründet wird dies in der Übersicht mit einer 'Terminverschiebung um zwei Jahre' und 'höheren Planungskosten'. Zudem hatte die MVG auf aus ihrer Sicht gravierende Planungsmängel bei der Anbindung der zweiten Röhre an das U-Bahn-Netz hingewiesen. Demnach sind die Übergänge und Verbindungswege zwischen S- und U-Bahn insbesondere am Hauptbahnhof nicht ausreichend groß dimensioniert, um zum Beispiel bei einem Brand die Stationen schnell evakuieren zu können.

Es gehe daher nicht nur 'um das Geld der Steuerzahler, sondern auch um das Leben der Münchner Fahrgäste', erklärte Piazolo. Mütze forderte Zeil auf, 'jetzt den Reset-Knopf zu drücken' und Alternativlösungen anzugehen. Als besonders dringlich nannte Pro-Bahn-Sprecher Barth unter anderem den Bau der 'Sendlinger Spange' mit einer Einbindung des Bahnhofs Laim. Bei Sperrungen im bestehenden S-Bahn-Tunnel könnten die Züge dann über den Bahn-Südring geleitet werden.

Minister Zeil griff am Freitag die Bahn an und kündigte an, sich per Brief direkt an Bahn-Chef Rüdiger Grube zu wenden. Es sei an der Bahn, 'Transparenz über die Kostenmehrungen zu schaffen'. Er sehe 'Gesprächsbedarf auf höchster Ebene'. Ein konkreter Termin für ein Treffen sei aber noch nicht vereinbart, sagte eine Zeil-Sprecherin. 'Mit Befremden' habe man registriert, dass die Kostensteigerungen Konzern-intern bereits im September bekannt waren, dem Aufsichtsrat im Dezember vorgelegt wurden - und 'im Vorfeld der Aufsichtsratsbefassung eine Information des Freistaats unterblieben ist', erklärte die Sprecherin weiter. Die in der Übersicht aufgeführten Kostensteigerungen stellte der Minister indes infrage: 'Bei näherer Betrachtung bestehen diese für mich überwiegend gar nicht.' Auf Nachfrage räumt er aber auch ein, dass er die Vorlage gar nicht kenne. Die größten Risiken habe man bereits mit 200 Millionen Euro in der internen Finanzplanung berücksichtigt, so Zeil; weitere Mehrkosten könnten durch eine spätere Inbetriebnahme entstehen. Eine Fertigstellung nach 2020 werden man daher 'nicht hinnehmen', sagte Zeil.

Die MVG betonte, sie wolle die Planungen keinesfalls torpedieren, sondern auf einen Missstand hinweisen - und setze weiter auf den Dialog mit der Bahn. Einigen sich beide Seiten nicht, muss das Eisenbahnbundesamt entscheiden, wie die Übergänge zwischen U- und S-Bahn realisiert werden. Und gefällt diese Lösung der MVG am Ende nicht, bleibt ihr als ultima ratio dann nur noch der Gang vor Gericht.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 05. Januar 2013, Seite 43