

Zweite S-Bahn-Röhre in München

Bahn will Kosten nach unten korrigieren

Die Bahn will die erwarteten Kosten für den zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel wohl wieder auf rund zwei Milliarden Euro nach unten korrigieren. Das hat der Bayerische Rundfunk aus informierten Kreisen erfahren.

Stand: 07.01.2013



Eine offizielle Erklärung der Bahn wird für heute erwartet - ein Sprecher bestätigte indirekt den Termin dem BR. Erst vor einer Woche war bekannt geworden, dass die Bahn intern von einer weiteren Kostensteigerung von bisher 2,047 auf 2,433 Milliarden Euro ausgehe.

Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) hatte das Unternehmen wegen der angekündigten Mehrkosten scharf angegriffen. Das Vorgehen der Bahn könne nicht hingenommen werden, betonte Zeil. Schließlich sei von höheren Kosten in einem Spitzengespräch am 26. November mit Bahnverantwortlichen noch nicht die Rede gewesen. Es könne nicht sein, dass der Aufsichtsrat der Bahn kurz nach der Einigung aller Beteiligten auf die Finanzierung der zweiten Stammstrecke die Gesamtkosten ohne vorherige Abstimmung einseitig infrage stelle, so der Wirtschaftsminister. Er werde sich umgehend an Bahnchef Rüdiger Grube wenden.

"Die DB AG Bahn steht in der Pflicht, Transparenz über die Kostenmehrungen zu schaffen. ... Für mich ist es nicht vorstellbar, dass sich die Kosten in gut zwei Wochen zwischen dem Spitzengespräch und dem DB-Aufsichtsrat am 12. Dezember 2012 deutlich erhöht haben."

Martin Zeil, Bayerischer Wirtschaftsminister

Die Münchner Stadtwerke sehen Sicherheitsmängel

In den vergangenen Jahren hatte der MVV einen ständigen Fahrgastzuwachs - die alten Prognosen sind nach dessen Einschätzung bereits jetzt veraltet. Die momentan geplanten Übergänge zwischen dem neuen Bahnhof in 40 Meter Tiefe und den bestehenden Geschossen reichen nicht aus. Bahnsteige, Verbindungsstollen und

Treppen vor allem zur U-Bahn sind laut den Stadtwerken zu eng geplant, im Evakuierungsfall, etwa bei einem Brand, könnten die Fahrgäste nicht schnell genug flüchten, so die Befürchtung. Die Stadtwerke verlangen deshalb eine Umplanung und weitere Zugänge und Treppen.

Die Münchner Berufsfeuerwehr sagte dem BR, dass die Treppen und Fluchtwege für den Tiefbahnhof der zweiten Stammstrecke am Hauptbahnhof ausreichend seien. Das habe die Bahn im Planfeststellungsverfahren nachgewiesen. Allerdings seien mehr Treppen und Zugänge immer besser für den Brandschutz.

Verwirrung durch bahninternes Papier



Offenbar kursiert ein bahninternes Papier, wonach die 2. Stammstrecke mehr als 400 Millionen Euro teurer wird als bisher geplant. Die im Aufsichtsrat der Bahn jüngst vorgestellten Kosten der 2. Stammstrecke seien mit dem Freistaat nicht abgestimmt worden und eine Begründung für Kostensteigerungen liege dem Freistaat nicht vor, so die Erklärung des Wirtschaftsministeriums auf BR-Anfrage. Bei der Finanzierung der zweiten Stammstrecke ist ein Puffer von 500 Millionen Euro eingeplant. Dieses

Risikobudget würde durch die genannte Kostensteigerung noch nicht ausgeschöpft, so eine Sprecherin des Wirtschaftsministeriums.

Opposition fordert "Alternativplanungen" und Tunnel-Ausstieg

Der Vorsitzende der Freien-Wähler-Landtagsfraktion, Hubert Aiwanger, mahnte sofort in "Alternativplanungen" einzusteigen. "Sonst stehen wir am Ende mit leeren Händen da wie beim Transrapid. Auch der ist an Kostensteigerungen gestorben", erklärte er. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen im bayerischen Landtag, Thomas Mütze, bezeichnete die zweite S-Bahn-Stammstrecke als "riesige Seifenblase kurz vorm Platzen". "Dass uns hier ein München 21 droht, bei dem am Ende der Freistaat an explodierenden Mehrkosten hängen bleibt, ist absehbar", sagte er mit Blick auf das Bahnprojekt "Stuttgart 21". Zusätzlich zum 400-Millionen-Euro-Loch seien weitere Kostensteigerungen wegen Sicherheitsmängeln an den neuen Bahnsteigen in Höhe Hunderter Millionen Euro zu erwarten.

Pro Bahn setzt auf schnelle Verbesserungen im S-Bahn-Netz

Der Fahrgastverband Pro Bahn rügt, dass für den Bau der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke immer noch kein endgültiger Finanzierungsvertrag vorliege. Seit 2001 wurden nach Angaben des Verbandes keine wesentlichen S-Bahn-Verbesserungen mehr neu finanziert, da man alle Mittel für das Projekt der zweiten Stammstrecke reserviert habe. "Wir brauchen jetzt ein Planungsmoratorium für den Tieftunnel, damit diese vom Landtag beschlossenen Sofort-Maßnahmen endlich realisiert werden können", fordert Pro Bahn-Sprecher Andreas Barth. Freistaat und Bahn sollten nun Verbesserungen für die Fahrgäste vornehmen, statt Jahr um Jahr mit Kostensteigerungen und angeblichen Finanzierungskonzepten zu verspielen.

SENDUNGSINFO

Bayern 1 - Mittags in ...

Mi, 04.01.2012 um 12:05 [Bayern 1]

Mittags in München

Montag bis Freitag, 12.05 bis 13.00 Uhr