

# München-Region-Bayern

**Angst vor** München 21

## **Angesichts der Kostenexplosion für den Stuttgarter Tiefbahnhof glauben Kritiker der zweiten Stammstrecke, dass die Finanzierung des S-Bahn-Projekts längst nicht gesichert sei - trotz des 'Risikotopfs' von 500 Millionen Euro**

Von Marco Völklein [ORTSMARKE]

München - In Stuttgart trifft man derzeit auf zwei Gruppen von Menschen: Auf die einen, die es schon immer gewusst haben. Und auf die anderen, die es nicht glauben können (oder wollen). Dass der 4,5-Milliarden-Euro-Tiefbahnhof nun noch einmal mindestens 1,5 Milliarden Euro teurer werden soll, wenn nicht gar weit mehr - das alles heizt die Debatte um 'Stuttgart 21' wieder kräftig an. Und auch in München deuten viele jetzt gen Westen und sagen: Das, was am Neckar passiert, wird auch an der Isar bald geschehen.

Christian Hierneis vom Bund Naturschutz (BN) zum Beispiel schätzt, dass die offizielle Rechnung des Freistaats und der Bahn für den zweiten S-Bahn-Tunnel viel zu niedrig angesetzt ist. Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) kalkuliert mit 2,047 Milliarden Euro Baukosten. Hierneis und andere Tunnelgegner rechnen mit 2,6 Milliarden Euro. Das gehe aus Unterlagen der Bahn hervor, heißt es bei den Grünen. Vorlegen kann diese aber niemand. Eine andere Zahl findet sich in einer Vorlage an den Bahn-Aufsichtsrat, über die die SZ im Dezember 2011 berichtet hatte: Darin wurde die Summe von 2,237 Milliarden Euro genannt. Das bayerische Verkehrsministerium argumentiert aber, diese Zahl stelle nur ein Worst-Case-Szenario dar. Die Mehrkosten könnten anfallen, müssten aber nicht. Im Gegenteil: Wahrscheinlicher sei, dass sie nicht anfallen.

Dennoch drängt sich mit Blick nach Stuttgart die Frage auf: Wie lassen sich mögliche Mehrkosten beim geplanten zweiten Tunnel notfalls auffangen? Verkehrsminister Zeil hat mit dem Bund einen 500 Millionen Euro schweren 'Risikotopf' ausgehandelt. Darin seien 200 Millionen Euro vorgesehen für 'Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von größer als 50 Prozent', heißt es aus Zeils Ministerium. Weitere 300 Millionen Euro habe man eingeplant für Risiken, bei denen die Wahrscheinlichkeit unter 50 Prozent liege. Den Risikotopf wollen sich Bund und Freistaat im Verhältnis 60 zu 40 teilen. 'Darüber besteht Einigkeit mit dem Bund', sagt Zeil.

Allerdings: Schriftlich fixiert ist diese Übereinkunft wie der gesamte Finanzierungsplan bislang nicht. Daran werde derzeit gearbeitet, heißt es aus dem Ministerium. Auch der Bundestag hat den Finanzplan noch nicht abgesegnet. Tunnelgegner wie der Bundestagsabgeordnete Anton Hofreiter (Grüne) kritisieren Zeils Ankündigung, die Finanzierung sei gesichert, daher als 'Wahlkampftrick'. Zudem, bemängelt Hofreiter, seien die Mittel für den Risikotopf in den jeweiligen Haushalten noch gar nicht hinterlegt.

Zeils Beamte entgegnen, der Risikopuffer sei ohnehin nur 'eine reine Vorsichtsmaßnahme'. Ob man auf den Topf überhaupt werde zugreifen müssen, sei 'derzeit nicht erkennbar', sagt eine Sprecherin. Daher sei es auch 'nicht zwingend erforderlich, das Risikobudget in den Haushalten verbindlich zu hinterlegen'. Gleichwohl habe der Freistaat seinen Anteil 'in seiner Finanzplanung berücksichtigt'. Wo genau im Haushalt die Mittel hinterlegt sind, lässt sie allerdings offen.

Und was passiert, wenn der Rahmen von 2,5 Milliarden Euro nicht reichen sollte, so wie es nicht nur BN-Mann Hierneis erwartet? Dafür gibt es offenbar keine Lösung. 'Derzeit', heißt es knapp aus Zeils Haus, seien 'keine Kostenüberschreitungen erkennbar, die zusätzlicher Regelungen bedürfen'. Außerdem habe man das Projekt 'sorgfältig und intensiv geprüft'. Das allerdings hatten die Planer in Stuttgart auch behauptet. Dort war sogar die Rede gewesen vom 'bestgeplantesten Projekt' der Deutschen Bahn überhaupt.

Mittlerweile haben dort aber selbst Nahverkehrsfachleute offenbar das Vertrauen in den Schienenkonzern verloren. So will der Regionalverband Stuttgart in den kommenden Jahren zahlreiche S-Bahn-Strecken ausbauen. Die Bauaufträge wollen die Verantwortlichen aber nicht an die Deutsche Bahn vergeben, so wie bislang, sondern an die städtischen Betriebe, die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB). Denn die, so heißt es, hätten ihre Kostenpläne bei Neubauprojekten stets eingehalten.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 15. Dezember 2012, Seite 49