

München

## **Die Mittel, die der Bund hat, um Verkehrsprojekte in den Ländern zu unterstützen, sind begrenzt Laimer Bahnhof Rechnung mit vielen Unbekannten**

**Wie teuer würde ein zweiter S-Bahn-Tunnel, wenn er denn kommt? Wer zahlt davon was? Fest steht eigentlich nur, dass es eine Finanzierungslücke geben wird**

Nachdem die Baugenehmigung für den westlichen Abschnitt des geplanten zweiten S-Bahn-Tunnels vorliegt, hat die Aktion Münchner Fahrgäste gefordert, den Ausbau des Bahnhofs in Laim sofort anzugehen. Auch die sogenannte Umweltverbundröhre unter den Bahnanlagen in Laim sollte rasch realisiert werden, fordert der Fahrgastverband. Beide Projekte sind Bestandteil des zweiten Tunnels und seit Mittwoch durch das Eisenbahnbundesamt genehmigt. Der Bescheid ist zwar noch nicht endgültig rechtskräftig; zunächst muss noch die Klagefrist abgewartet werden. Danach aber, fordert Aktionssprecher Andreas Nagel, sollten Freistaat und Stadt rasch Taten folgen lassen statt vollmundiger Versprechen. So soll der Bahnhof Laim laut den Planungen künftig mit vier Gleisen zu einem Umsteigeknoten ausgebaut werden. Und durch die Umweltverbundröhre, die östlich der bestehenden Straßenunterführung gegraben werden soll, könnten dann Busse, Fußgänger und Radfahrer gelangen. Auch soll die geplante neue Tramlinie vom Romanplatz zur Aidenbachstraße durch sie verlaufen. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) signalisiert Unterstützung für den Bau der geplanten zweiten S-Bahn-Strecke. Falls es zu Mehrkosten kommt, wird sich der Bund daran beteiligen, sagte Dobrindt am Donnerstag zur Süddeutschen Zeitung. Das Projekt habe hohe Priorität. Welchen Betrag genau er zu finanzieren bereit wäre, dazu schweigt der Minister aber noch. Konkrete Aussagen über den abschließenden Kostenrahmen kann man erst machen, wenn die Ausschreibungen der Bauleistungen abgeschlossen sind. Fest stehe jedoch: Die zweite Stammstrecke gehört zu den bedeutendsten Projekten im Personen-Nahverkehr. Deshalb sei der nun vorgelegte Planfeststellungsbeschluss ein wichtiger Schritt gewesen.

Am Mittwoch hatte das Eisenbahnbundesamt die Baugenehmigung, den Planfeststellungsbeschluss, für den westlichen Abschnitt vorgelegt. Damit ist das Projekt rechtlich und planerisch ein gutes Stück vorangekommen. Doch vor allem die Frage nach der Finanzierung ist weiterhin ungeklärt. Zwar hatten sich Freistaat, Bund und Bahn 2011 darüber verständigt, doch damals gingen sie von zwei Milliarden Euro Baukosten aus. Mittlerweile rechnet man eher mit drei Milliarden. Wie teuer die Stammstrecke genau wird, wollen die Projektpartner neu kalkulieren, sobald im Herbst Angebote für die ersten Ausschreibungen der Bahn eingegangen sind. Klar ist aber schon jetzt, dass die Neukalkulation eine Finanzierungslücke ergeben wird. Wie aber soll diese gestopft werden? Bei dieser Frage blicken viele nach Berlin. Die Erwartung ist, dass neben dem Land auch der Bund seinen Anteil aufstocken muss. Dobrindts Aussagen zeigen, dass er sich dessen bewusst ist. Das Problem ist nur: Selbst wenn der Wille da ist, kann der Verkehrsminister nicht einfach ein paar hundert Millionen Euro locker machen und sie nach Bayern schicken.

Die Mittel, die der Bund hat, um Verkehrsinfrastruktur-Projekte in den Ländern zu unterstützen, sind klar begrenzt. Derzeit stehen dafür im Wesentlichen zwei Töpfe zur Verfügung: etwa 1,3 Milliarden Euro jährlich aus dem Entflechtungsgesetz sowie gut 330 Millionen Euro aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, kurz GVFG. Zusammen geht es also um gut 1,6 Milliarden Euro, die allerdings für sämtliche 16 Bundesländer reichen müssen. Würde Dobrindt auf die Idee kommen, daraus mal eben eine Milliarde Euro nach München abzuzwacken, würden ihm nicht nur die Haushalter im Bundestag aufs Dach steigen, er bekäme auch Ärger mit 15 anderen Bundesländern.

Als wäre das Problem damit nicht schon groß genug, laufen sowohl die Entflechtungsmittel als auch das GVFG-Programm nur noch bis Ende 2019. Ob und in welcher Höhe der Bund danach noch Verkehrsprojekte in den Ländern unterstützen kann, ist offen. Zwar fordern die Länder schon lange, dass man dringend eine Anschlussregelung finden muss, weil sonst die Finanzierung von wichtigen Verkehrsprojekten über 2019 hinaus nicht gesichert ist. Doch Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) hat beschlossen, diese Fragen zusammen mit weitaus größeren Fragen im Rahmen des Bund-Länder-Finanzausgleichs zu verhandeln, was die Sache nicht gerade beschleunigt. Diese Verhandlungen ziehen sich unter anderem deshalb hin, weil Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) darauf besteht, dass Bayern künftig deutlich weniger Geld an andere Länder abgibt als bislang. Kommenden Donnerstag stehen dazu wieder Verhandlungen an.

Die Verkehrsunternehmen mahnen zur Eile: Solange es nicht endlich eine verlässliche Anschlussregelung für die GVFG-Mittel gibt, steht die Realisierung der zweiten Stammstrecke genau so auf der Kippe wie einige andere bundesweite Großbauvorhaben im Nahverkehr, sagt ein Sprecher des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen. Daniela Kuhr, Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 12. Juni 2015, Seite 47