

2. S-Bahn-Tunnel

Ein Luftschloss im Untergrund

Ist die Finanzierung des geplanten Tunnelprojekts gesichert? Ende November kehrte Münchens Oberbürgermeister Reiter voller Euphorie aus Berlin zurück, im Gepäck eine vollmundige Zusage des Bundesverkehrsministers.

Für die drei Teilabschnitte der neuen S-Bahn-Trasse liegen immer noch keine Baugenehmigungen vor. Wie steht es um das Milliardenprojekt?

Ende November hat sich Münchens OB, begleitet von Mandatsträgern aus München und der Region sowie von Wirtschaftsvertretern, auf die Reise nach Berlin begeben. Mehr Unterstützung für den Wohnungsbau und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur standen auf dem Wunschzettel der Reisegesellschaft. Die Reise hat sich nach Darstellung der Münchner Rathaus Umschau gelohnt. Bundesverkehrsminister Dobrindt zur geplanten 2. S-Bahn-Stammstrecke: §Der Bund wird sich auch an den Mehrkosten beteiligen.ö Für diese kenne er §kein Limitö. Darauf Ob Reiter: §Der Bau der zweiten Stammstrecke sollte jetzt nicht mehr scheitern.ö

Nach aktuellen Schätzungen ist das Tunnelprojekt derzeit mit mehr als drei Milliarden Euro veranschlagt. Damit stellt sich nicht nur die Frage der Finanzierung und der Lastenverteilung zwischen dem Bund, dem Land Bayern und der Deutschen Bahn aufs Neue. Steigende Projektkosten haben auch Einfluss auf die Kosten-Nutzen-Bewertung. Der prognostizierte Nutzen muss größer ausfallen als die Lasten, um eine finanzielle Beteiligung des Bundes rechtlich abzusichern. Bekannt ist allerdings, dass die Befürworter des Tunnelbaus von Anfang an einen sehr rustikalen Umgang mit diesem Zahlenwerk pflegen. Kritik daran wird regelmäßig abgebügelt. Die parlamentarische Kontrolle auf bayerischer Ebene funktioniert faktisch nicht, will doch eine Super-Koalition aus CSU (Regierungspartei mit absoluter Mehrheit) und SPD

(größte Oppositionspartei) das Projekt um jeden Preis durchdrücken.

Auch die obersten Finanzkontrolleure des Bundesrechnungshofs wollen sich nicht recht dazu durchringen, das Rechenwerk aus politischer Ignoranz und wirtschaftlichen Interessen der Deutschen Bahn und potenziellen Bauauftragsnehmern kritisch unter die Lupe zu nehmen.

In welchem Umfang der Bund tatsächlich mitfinanzieren wird, ist offen, trotz der freigiebigen Zusage des Verkehrsministers. Martin Burkert (SPD), Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, teilte Anfang Dezember auf Anfrage mit, dass §allerdings erst einmal die genauen Kosten des Verkehrsprojekts durch die DB AG ermittelt werdenö müssen. §Ich selbst stehe zur 2. Stammstrecke in München. Eine entsprechende Ausbaufinanzierung darf allerdings nicht zu Lasten von anderen bayerischen Verkehrsprojekten gehen. Die 2. Stammstrecke ist als Projekt für den anstehenden Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gemeldet. Derzeit prüft und priorisiert das Bundesministerium für Verkehr alle gemeldeten Projekte aus ganz Deutschland. Minister Dobrindt hat vergangene Woche allerdings mitgeteilt, dass sich die Veröffentlichung der zugehörigen Prüfungsergebnisse noch um einige Wochen verzögern wird. Sobald diese dann vorliegen, geht es nach einer sechswöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung in Richtung der zugehörigen parlamentarischen Beratungen.ö Die ministerielle Freigiebigkeit wird also noch einige Verfahren

und Korrekturen durchlaufen, soviel steht fest.

Und wie steht es mit den Planfeststellungen, vulgo: Baugenehmigungen, für die drei Teilabschnitte des geplanten Tunnelneubaus? Die HN haben Anfang Dezember beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Bonn nachgefragt. Gegen den Planfeststellungsbeschluss des westlichen Trassenabschnitts (Laim bis Stachus) sind sieben Klagen beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof anhängig. Zum nächsten Teilabschnitt (Stachus bis westliches Isarufer) ist der Beschluss für die 2. Planänderung in Bearbeitung. §Im Planfeststellungsabschnitt 3neu (westliches Isarufer bis Leuchtenbergring) hat die Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren abgeschlossen. Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsunterlagen unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens überarbeitet. Das EBA führt zu den vom Vorhabenträger neu erarbeiteten schalltechnischen Objektbeurteilungen derzeit die Anhörung der Betroffenen durch.ö

Fazit: Die Planfeststellung für die drei Teilabschnitte durchläuft unterschiedliche Stadien, abgeschlossen ist sie in keinem Abschnitt.

Im Frühjahr 2016, dies wurde anlässlich der Jahresversammlung des Vereins der Haidhauser §Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbauö bekannt, ist mit dem Beschluss des EBA des für unser Stadtviertel relevanten Planungsabschnitts zu rechnen. Daraufhin ist mit Klagen zu rechnen, und es stellt sich schon jetzt die Frage, ob die Deutsche Bahn mit

Baumaßnahmen beginnt, auch wenn noch keine abschließende Rechtskraft für die Planfeststellungen der gesamten Trasse vorliegt. Der Investor, die Deutsche Bahn, und die mitfinanzierende Öffentliche Hand, würde damit ein erhebliches finanzielles Risiko eingehen. Es spricht Einiges dafür, dass die Bahn die Rechtskraft abwarten wird.

Wie die Bahn vorgehen wird, wird nicht zuletzt auch vom politischen Druck abhängen, dem sie sich ausgesetzt sieht. In diesem Sinne nimmt die Haidhauser Bürgerinitiative eine bedeutende Position ein. Ihr geht es nicht primär um eine Verhinderung des Tunnelprojekts an sich, sondern darum, dieses Projekt zu Fall zu bringen, um endlich den Weg frei zu bekommen für die dringend notwendige Ertüchtigung der S-Bahn als Kernelement des Münchner Nahverkehrssystems. Seit 2001 setzt eine beinharte Koalition aus dem Landtag, dem Münchner Rathaus und der Wirtschaftsverbände der Region ausschließlich auf die Realisierung des Tunnelprojekts. Einen §Plan Bõ auszuarbeiten, verweigert die Koa-

lition der Tunnelbefürworter bislang. Mit dem schier endlos langen Warten auf ihr Verkehrswunschprojekt blockiert die Koalition nicht nur den überfälligen Ausbau des Münchner Nahverkehrs. Etliche städtische Vorhaben liegen seit langem auf Eis, weil stets der Vorbehalt des Fortgangs der Planungen zum 2. S-Bahn-Tunnel im Wege steht.

Auch im Münchner Stadtrat blockiert eine große Koalition aus CSU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen sofort realisierbare Fortschritte im Nahverkehrsausbau mit eisernem Festhalten am 2. S-Bahn-Tunnel. Die Landeshauptstadt München dürfte streng genommen keinen Cent eigenen Geldes in den Bau dieses Projekts stecken, da dieses nicht zu ihrem Aufgabenkreis gehört. Dennoch hat sich die Stadt, noch unter OB Ude, spendabel gezeigt und zugesagt, einen Darlehensanteil aus der Finanzierung des Flughafens im Erdinger Moos in die Mitfinanzierung des Tunnels zu stecken.

Es scheint im Münchner Stadtrat derzeit der Fraktion §Bürgerliche Mitteõ vorbehalten, Wasser in den

berauschenden Trank angeblich gesicherter Finanzierung des Tunnelprojekts zu schütten. Mit einer Anfrage will die Fraktion wissen, ob es tatsächlich verlässliche Zusagen aus Berlin gibt? Und wie der aktuelle Kostenrahmen für die 2. Stammstrecke lautet und wie die Kosten auf die beteiligten Träger verteilt sind?

Die Haidhauser Bürgerinitiative ist auf den nächsten Schritt vorbereitet. Sobald der Planfeststellungsbeschluss für den Haidhauser Abschnitt vorliegt, wird die beauftragte Rechtsanwaltskanzlei tätig werden.

Die Bürgerinitiative zu unterstützen, etwa mit einer Mitgliedschaft, bedeutet, dafür zu sorgen, über hinhaltenden Widerstand gegen ein verkehrspolitisch untaugliches Projekt für einen besseren Ausbau des Münchner Nahverkehrssystems zu streiten.

anb

Mehr Informationen zur Bürgerinitiative unter www.s-bahn-ausbau.de.