



Artikel publiziert am: 24.03.10

Datum: 24.03.2010 - 13.01 Uhr

Quelle: <http://www.ovb-online.de/nachrichten/bayern/bayerns-wunschzettel-bahn-686963.html>

Bayerns Wunschzettel für die Bahn

München – Jetzt oder nie: Nach diesem Motto hat das bayerische Kabinett am Dienstag den Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels in München beschlossen. Die Finanzierung aber wird schwierig – andere Verkehrsprojekte konkurrieren um Fördergelder.



© dpa

Zweiter S-Bahn-Tunnel und Ausbauten mehrerer Bahnstrecken rund um München stehen jetzt auf dem Programm: Finanzierung fraglich.

Die Weichen für die Zukunft des Bahnknotens München sind gestellt worden – wieder einmal. Nach monatelangen Diskussionen über den Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels und einer schnelleren Flughafen-Anbindung auf der Trasse der S 8 hat die Staatsregierung am Dienstag einmütig beiden Vorhaben zugestimmt. „Das Konzept ist ohne tragfähige Alternative und aus meiner Sicht die eindeutig beste Lösung“, sagte Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU). Baubeginn soll schon Anfang 2011 sein, Fertigstellung 2018, rechtzeitig zu den möglichen Olympischen Winterspielen.

Ein ambitionierter Plan – aber billig wird es nicht. Allein der Bau des zweiten Tunnels wird derzeit auf zwei Milliarden Euro taxiert. Die Gesamtkosten für den „Bahnknoten München“ dürften bei 3,4 Milliarden Euro liegen. Keiner weiß, ob und wie viel Geld der Bund zuschießen wird. „Es werden schwierige Verhandlungsrunden“, räumte Seehofer ein. Allein beim zweiten S-Bahn-Tunnel tut sich eine riesige Finanzierungslücke auf. Seehofer bestätigte gegenüber dem Münchner Merkur, dass Bayern bis 2019 nur noch über 200 Millionen Euro aus dem Etat des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes frei verfügen könne. Weil der Bund rund eine Milliarde zum zweiten Tunnel beisteuern soll, fehlen also 800 Millionen, die Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) beim Bund zusätzlich an Land ziehen soll.

Die Voraussetzungen dafür sind keineswegs gut. Denn der Freistaat will bis 2019 neben dem Tunnel noch andere Projekte verwirklichen – zum Teil mit Hilfe des GVFG-Topfes, zum Teil bleiben die potenziellen Finanzierungsquellen einfach ungenannt. So käme für den Bund noch der viergleisige Ausbau der S 8 zwischen Johanneskirchen und Daglfing mit 200 Millionen Euro oben drauf, ebenso eine S-Bahn-Überleitung bei Pasing. Alles in allem betragen die Forderungen des Freistaats an den Bund allein für den Bahnknoten

München rund zwei Milliarden Euro. Zeils letzte Hoffnung: ein „Sonderbudget“ des Bundes für die Olympischen Winterspiele 2018.

Und das sind die großen Brocken im Einzelnen, die neben der zweiten Stammstrecke zusätzlich im Umland gestemmt werden müssen.

-die Neufahrner Kurve: Es ist umstritten, ob der Bau einer Abzweigung der Bahnstrecke aus Freising zum Flughafen alleine Sinn macht – schließlich würden Regionalzüge dann im Flughafen enden. Der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) setzt aber große Hoffnungen auf das Projekt. Im Januar hat die Deutsche Bahn die Planfeststellung beantragt. 2016 soll die Kurve fertig sein – dann wären, sagt Zeil, stündliche Verbindungen von Regensburg/Landshut zum Flughafen möglich. Mit 85 Millionen Euro ist die Kurve vergleichsweise billig.

-der Erdinger Ringschluss: Eine 13 Kilometer lange zweigleisige Neubaustrecke zwischen Erding und dem Flughafen würde 300 Millionen Euro kosten.

-die Walpertskirchener Spange: Die Verbindung zwischen der Strecke München-Mühldorf und Erding/Flughafen macht nur Sinn, wenn der Erdinger Ringschluss Wirklichkeit ist. Allerdings will Zeil prüfen, ob die Spange zumindest vor dem Gesamtausbau der Strecke München-Mühldorf möglich ist. Er denkt an eine „Shuttle-Verbindung von Freising nach Dorfen oder Mühldorf“. Kosten der Spange: bis zu 138 Millionen Euro. Finanzierung: ungeklärt. Ursprünglich war die Spange über Nahverkehrsmittel aus dem GVFG abgesichert. Weil die Staatsregierung aber GVFG-Mittel für den Tunnel frei bekommen will, wurde nach Recherchen des Grünen-Bundestagsabgeordnete Toni Hofreiter umgeschichtet. Die Spange firmiert jetzt, wie das Wirtschaftsministerium gestern bestätigte, im „Bedarfsplan Schiene“ des Bundes, der eigentlich dem Regional- und Fernverkehr vorbehalten ist. Der Bedarfsplan ist gleichfalls unterfinanziert – „er muss noch mit Geld hinterlegt werden“, formuliert Zeil wolkig.

-München-Mühldorf-Freilassing – die Strecke ist ab Markt Schwaben eingleisig und nicht elektrifiziert. Dabei besteht der Plan, auf dieser Achse einmal den Fernverkehr München-Salzburg zu führen. Ausbaukosten nach einer Schätzung von 2008: 2,8 Milliarden Euro. Viel mehr als Forderungen kann der Freistaat nicht stellen: „So schnell wie möglich“ bzw. „in diesem Jahrzehnt“ müsse der Ausbau vollzogen werden, erklärte Zeil gestern. Freilich versteht er darunter nur einen Mini-Ausbau für 560 Millionen Euro – das reicht nur für die Elektrifizierung Mühldorf-Freilassing und neue Kreuzungsbahnhöfe.

-S-Bahn München: Ein Lieblingswort des Münchner S-Bahn-Chefs Bernhard Weisser ist der „Infrastrukturengpass“. Die S-Bahn fährt am Limit – strittig ist, woran das liegt. Weisser folgt der offiziellen Bahn-Linie und fordert den 2. S-Bahn-Tunnel vor allen anderen Baumaßnahmen. Allerdings sagen Fahrgastverbände wie Pro Bahn, dass ein Ausbau auch unabhängig davon Sinn mache. 31 Prozent der 442 S-Bahn-Kilometer sind eingleisig, auf weiteren 34,1 Prozent gibt es sogenannten Mischbetrieb mit Fern-Regional oder Güterverkehr.

-München-Garmisch-Partenkirchen: Dass der Bahnverkehr Richtung Garmisch-Partenkirchen mit seinen heute zum Teil eingleisigen Strecken saniert werden sollte, wie es Pro Bahn in einem Olympia-Papier fordert, davon war gestern mit keinem Wort die Rede. Die Bahn behilft sich mit Verbesserungen an Kurven und Weichen. Die Fahrzeit München-Garmisch-Partenkirchen soll um bis zu 13 Minuten verkürzt werden.

Matthias Kristlbauer / Dirk Walter

Quelle: merkur-online