



Die Grünen sehen keinen Durchbruch, sondern eine 'Bankrotterklärung'. Milliarden für den zweiten Tunnel

Verkehrsminister einigt sich mit der Bahn über Finanzierung der Stammstrecke - der Zuschuss vom Bund fehlt noch

Von Marco Völklein

München - Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil hat sich sein Weihnachtspäsent in diesem Jahr quasi eigenhändig unter den Tannenbaum gelegt. Über Monate hatte der FDP-Politiker verkündet, bis zum Jahresende werde die Finanzierung für die geplante zweite S-Bahn-Stammstrecke stehen. Nun einigte sich Zeil mit Bahn-Chef Rüdiger Grube auf ein Eckpunktepapier zur Finanzierung der Baumaßnahmen sowie zur gemeinsamen Aufteilung der Projektrisiken. 'Damit sind die Weichen für die Finanzierung der zweiten Stammstrecke gestellt', erklärten Zeil und Grube. Allerdings: Die Zustimmung des Bundes, der etwa die Hälfte der Baukosten von geschätzt zwei Milliarden Euro übernehmen soll, steht weiter aus. Trotzdem ist die nun geschlossene Vereinbarung - aus Sicht der Befürworter - ein wichtiger Schritt hin zur zweiten Röhre.

Scharfe Kritik kam von Martin Runge. Der Grünen-Landtagsabgeordnete ist ein erklärter Gegner der zweiten Stammstrecke, die von Laim parallel zur bestehenden S-Bahn-Röhre über Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof bis zum Leuchtenbergring verlaufen und auch als Ausweichstrecke bei Störungen im Tunnel fungieren soll. Die Eckpunktevereinbarung sei nichts anderes als 'die Bankrotterklärung der Staatsregierung, dass sie die Finanzierung in diesem Jahr nicht schaffen wird', wettete Runge. 'Der Bund ist bei der ganzen Sache der Entscheidende.' Bereits im Frühjahr, als die Staatsregierung und der bayerische Landtag sich für den Bau der zweiten Stammstrecke ausgesprochen hatten, sei von 'schwierigen Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund' die Rede gewesen, erklärte Runge: 'Das jetzt beschlossene Papier zeigt nur, dass man da keinen Millimeter vorangekommen ist.' Runge kritisiert die Staatsregierung auch deshalb so scharf, weil er (wie auch der Bund Naturschutz und einige Fahrgastvertreter) der Meinung ist, der zweite Tunnel werde ohnehin nie kommen; daher solle der Freistaat die Zeit besser nutzen und kleinere Verbesserungen im S-Bahn-Netz angehen statt auf die zweite Röhre zu hoffen.

Im neuen Jahr nun wollen Freistaat und Bahn die Eckpunkte in einen Vertrag überführen. Darin soll unter anderem auch geregelt werden, wer die Risiken beim Tunnelbau trägt - also wer zahlt, wenn die Ingenieure im Untergrund zum Beispiel auf extrem hartes Gestein oder Hohlräume stoßen. Laut Ministerium wurde eine 'solidarische Lösung' gefunden; die genaue Aufteilung wurde aber nicht genannt. Steht der Vertrag, soll die Bahn das Projekt in Berlin zur Aufnahme in die höchste Kategorie des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes anmelden. Nur Projekte, die es in die Kategorien schaffen, erhalten Geld aus dem Programm. Es läuft jedoch 2019 aus; niemand weiß, mit welchen Mitteln danach Großprojekte finanziert werden. Die Länder drängen daher darauf, dass ihre Baumaßnahmen rasch realisiert werden. Allein die alten Bundesländer haben Projekte für sechs Milliarden Euro angemeldet. Die Fördersumme, die bis 2019 für West-Länder zur Verfügung steht, beträgt jedoch nur 2,52 Milliarden Euro.

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.298, Freitag, den 24. Dezember 2010 , Seite 49

Fenster schließen ⇨