



Zeit ist Geld

Der Bund soll eine Milliarde Euro für den Tunnel zahlen - das Problem: Den Zuschuss gibt es nur bis 2019, wenn überhaupt

Von Kassian Strohund Marco Völklein

und Marco Völklein

München - Immer lächeln. Auch bei den kniffligen Fragen. 'Wir wissen, dass das keine einfache Aufgabe ist', sagt Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) in eine Fernsehkamera. Und lächelt. 'Das wird schwierig, keine Frage', erklärt auch Bahn-Vorstand Volker Kefer - und lässt dabei die Zähne aus seinem sauber gestutzten Bart blitzen. Die Hauptarbeit steht ihnen noch bevor, das wissen beide Protagonisten des Großprojekts zweite S-Bahn-Stammstrecke. Bahn und Freistaat brauchen etwa eine Milliarde Euro vom Bund, um den Bau des Tunnels zu realisieren. Und alle wissen: Das wird nicht einfach. Auch wenn Zeil am Freitag, nachdem er und Kefer den Bau- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet hatten, immer wieder betonte, dass man 'in guten, hoffnungsvollen Gesprächen' mit dem Bundesverkehrsministerium sei. Und gleich mehrfach nachschob: 'So weit wie jetzt waren wir noch nie.'

Tatsächlich ist der Vertrag die Voraussetzung dafür, dass die Bahn in den nächsten Wochen die Förderung beim Bund beantragt. Berlin soll etwa die Hälfte der rund zwei Milliarden Euro Baukosten zuschießen. Der Freistaat selbst hat in seinem Etat bislang eine Summe von 936 Millionen Euro eingeplant; die Haushaltspolitiker im Landtag bestehen aber darauf, dass Zeil ihnen noch einmal Bericht erstattet, bevor das Kabinett eine endgültige Vereinbarung mit dem Bund billigt. Insbesondere die Abgeordneten der CSU fühlen sich in Sachen Stammstrecke von Zeil nicht immer ausreichend früh informiert und eingebunden.

Die große Frage ist allerdings: Hat der Bund überhaupt genügend Geld? Denn aus dem Topf, dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), aus dem Zeil die Mittel für den zweiten Tunnel schöpfen will, möchten zahlreiche Bundesländer für ihre Kommunen etwas abzwacken. Die Summe der Wünsche allein in den alten Bundesländern beläuft sich nach Angaben des Grünen-Bundestagsabgeordneten Anton Hofreiter auf 6,1 Milliarden Euro. Im Topf von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) stehen aber für Westdeutschland nur etwa 2,5 Milliarden zur Verfügung. Und das auch nur bis zum Jahr 2019. Dann läuft das GVFG-Programm aus, so haben es Bund und Länder vereinbart. Was danach kommt, ist unklar.

Darauf setzen Tunnelgegner wie Hofreiter: Er sieht die Gefahr, dass der Freistaat 'Finanzierungsanteile übernehmen muss, wenn im GVFG-Bundesprogramm nicht genügend Geld vorhanden ist oder wenn nach 2019 noch Mittel für den zweiten Tunnel aufzubringen sind'. Auch Martin Runge, Fraktionschef der Grünen im bayerischen Landtag und einer der engagiertesten Tunnelkritiker, bemängelt, dass eh nicht genügend Geld da sein werde, um das Projekt zu realisieren (an dessen Sinnhaftigkeit er zweifelt). Viel besser sei es, Zeit, Energie und Geld in kleinere Verbesserungen im Münchner S-Bahn-Netz zu stecken - etwa in den viergleisigen Ausbau der S4 im Westen oder den Ausbau der S2-Gleise zwischen Riem und Markt Schwaben. 'Das bringt mehr als dieser gigantomatische Tunnel', schimpft Runge.

Zumal das Projekt mit zahlreichen Risiken behaftet sei, wie Gegner immer wieder betonen. Was etwa passiert, wenn die Ingenieure im Münchner Untergrund auf hartes Gestein treffen? Wenn die Preise für Baustahl extrem steigen? Oder wenn Gerichte aufgrund von Anwohnerklagen der Bahn zusätzliche, teure Auflagen machen? 'Wir haben vorgesorgt', sagt Bahn-Vorstand Kefer und verweist auf einen Risikopuffer von 500 Millionen Euro, der im Vertrag vorgesehen ist. 100 Millionen dieses Puffers übernimmt die Bahn, jeweils 200 Millionen Euro sollen von Bund und Freistaat kommen.

Allerdings gibt es noch ein politisches Risiko: Um Rückenwind zu bekommen, hat Zeil den Bau der Stammstrecke eng mit dem Zuschlag für Olympia 2018 verknüpft. Zwar ist jedem klar, dass der zweite Tunnel und die Bahntrassen nach Garmisch kaum etwas miteinander zu tun haben; alle erwarten aber einen 'Schub' für den Tunnel, sollte München am 6. Juli den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele erhalten. Doch was passiert, wenn nicht? 'Dann müssen wir diskutieren', sagt Kefer. 'Die Stammstrecke ist auch ohne Olympia ein wichtiges und notwendiges Projekt.'

Das sieht auch Erwin Huber (CSU) so, der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Landtag. Gerade deshalb fordert er, bereits jetzt über Alternativen nachzudenken. Ein Plan B? Davon will der Minister nichts wissen: 'Ich gehe davon aus,

dass Olympia 2018 nach München kommt', sagt Zeil. Und was ist, fragt sich Huber, wenn dann der Tunnel nicht rechtzeitig fertig wird - so wie Zeil und Bahn es planen? 'Dass er vor den Olympischen Spielen fertiggestellt ist, ist zu 90Prozent Illusion', sagt Huber. Man sollte nicht vergessen: Von 2005 bis 2007 war er selbst Bayerns Verkehrsminister.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.83, Samstag, den 09. April 2011 , Seite 46

Fenster schließen 