



ANZEIGE

[Home](#) > [München](#) > [München](#) > [Verkehr in München](#) > [München: Bundesverkehrsminister Wissing steht zur S-Bahn-Stammstrecke](#)

Volker Wissing zur zweiten Stammstrecke

## "Der Bund gibt nur Geld, wenn sichergestellt ist, dass da am Ende keine Bauruine steht"

15. Juli 2022, 18:59 Uhr | Lesezeit: 5 min



Die zweite Stammstrecke soll ein Bypass zur ersten werden und so das S-Bahn-Netz in München entlasten. (Foto: Sven Hoppe/dpa)

**Erheblich teurer als geplant und wesentlich später fertig: Erstmals meldet sich Bundesverkehrsminister Volker Wissing ausführlich zum Planungschaos rund um die zweite Stammstrecke in München zu Wort. Ein Gespräch.**

Interview von Heiner Effern und Klaus Ott



Das größte Nahverkehrsprojekt Deutschlands steht auf der Kippe. Der Bau der zweiten Stammstrecke, die künftig die S-Bahn-Züge parallel zum ersten Tunnel unter dem Zentrum Münchens hindurch führen soll, wird massiv teurer und dauert viel länger, als seit dem Baustart vor gut fünf Jahren stets angegeben wurde. Ende Juni gab der Freistaat Bayern bekannt, [dass sich die Kosten von 3,8 auf 7,2 Milliarden Euro erhöhen werden](#). Die ersten Züge sollen nicht 2028, sondern erst 2037 fahren.

Bundesverkehrsminister [Volker Wissing](#) (FDP) ist im Moment 52 Jahre alt, Pendler seines Jahrgangs werden die zweite Stammstrecke erst als Rentner erleben. Im Gespräch mit der SZ erklärte er, wie viel der Bund für die zweite Stammstrecke zuschießen wird, was das Land Bayern dafür leisten muss und wie es um den Bahnverkehr in Deutschland insgesamt bestellt ist.



Newsletter abonnieren

### München heute

Neues aus München, Freizeit-Tipps und alles, was die Stadt bewegt im kostenlosen Newsletter - von Sonntag bis Freitag. Kostenlos anmelden.

**SZ: Herr Minister Wissing, die [zweite Stammstrecke](#) für die S-Bahn in München soll nach vielen Verzögerungen erst 2037 fertig sein. Bis dahin droht längst der Verkehrskollaps. Wäre es nicht sinnvoller, das Projekt abubrechen und nach schnelleren Lösungen zu suchen?**

Volker Wissing: Das ist ausschließlich Sache des Freistaats Bayern. Ich bin nicht Herr dieses Projekts. Solche Projekte werden von den Ländern geplant, dann wird beim Bund ein Zuschuss beantragt. Wie solche Projekte dann vorangehen, ist ausschließlich Sache der Länder.

- ANZEIGE -

**Die [Deutsche Bahn](#), die den zweiten Tunnel baut, ist aber ein Staatsunternehmen. Der Bund müsste doch daran interessiert sein, dass sein eigenes Unternehmen hier zügig vorankommt und so für eine klimafreundliche Mobilität sorgen kann.**

Die Bahn ist hier Vertragspartner des Freistaats Bayern. Wie die beiden ihre Vertragsbeziehungen regeln, ist Sache der Bahn und des Freistaats Bayern, nicht der Bundesregierung.



"Der Bauherr sitzt in München": Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) will sich bald mit Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) treffen, um den Fortgang des Mammut-Projektes zu besprechen. (Foto: John MacDougall/AFP)

**Was wissen Sie darüber, wann die zweite Stammstrecke fertig sein und was sie am Ende kosten soll? Als Bundesverkehrsminister, Geldgeber und Vertreter des Eigentümers der Bahn müssten Sie doch wissen wollen, was da los ist.**

Die Bahn hat einen Vertrag mit dem Freistaat, und der hat den Bund gebeten, das Projekt mit öffentlichen Geldern aus dem GVFG (*Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Anmerkung der Redaktion*) zu unterstützen. Wir sind als Zuschussgeber weder Projektträger noch in die Planung involviert. Wir kennen den aktuellen Planungsstand nicht. Der Freistaat Bayern hat das Heft des Handelns in der Hand. Unsere Rolle beschränkt sich darauf, das Projekt zu bezuschussen. Der Bauherr sitzt in München.

**Aber wenn das Geld ausgeht, steht auch der Bund als großer Geldgeber mit leeren Händen da.**

Bayern hat verbindlich erklärt, das Projekt durchzufinanzieren. Alle Finanzlücken, die über den Zuschuss hinaus entstehen, muss der Freistaat schließen.

**Aber die Milliarden, die vom Bund kommen, müssten doch Ihre Neugier wecken, was aus dem vielen Geld wird.**

- ANZEIGE -

Es ist nicht meine Aufgabe, bei Problemen bayerischer Verkehrspolitik einzugreifen und mich danach zu erkundigen, wie der Freistaat seine Aufgaben erfüllt. Ich bin nicht die Aufsichtsbehörde des Freistaats. Das wäre ja ein Offenbarungseid, wenn Bayern etwas in Auftrag gibt und der Bund sagt, denen müssen wir auf die Finger schauen, weil sie es nicht können.



SZplus S-Bahn München

### **Drei Gründe für die Kostenexplosion bei der zweiten Stammstrecke**

Der Bau der S-Bahn-Röhre soll doppelt so teuer werden wie geplant. Woher die Mehrkosten kommen, dazu schweigen die Verantwortlichen. Doch nun liegen der SZ aufschlussreiche Zahlen vor.

Von Heiner Effern und Klaus Ott

#### **Die Akte beim Bund zur zweiten Stammstrecke ist also sehr dünn?**

Stellen Sie es sich so vor: Sie bauen ein Haus und möchten besondere Wärmeschutzmaßnahmen ergreifen. Sie beauftragen einen Architekten und beantragen bei der Staatsbank KfW einen Zuschuss. Jetzt ist die Frage: Prüft die KfW den Architekten, ob er seine Aufgaben richtig wahrnimmt? Nein macht sie nicht. Sie überprüft, ob die Standards dem jeweiligen Förderprogramm entsprechen. Wenn das der Fall ist, zahlt sie aus. Genauso ist es hier auch.

#### **Und wenn das Geld doch ausgeht, weil es für den Freistaat zu viel wird?**

Bayerns Staatsregierung hat per Kabinettsbeschluss vom Dezember 2016

verbindlich erklärt, das Projekt zu finanzieren. Das ist Voraussetzung für unseren Zuschuss nach dem GVFG. Durch die bayerische Zusage besteht kein Risiko, dass das Projekt aus finanziellen Gründen auf halber Strecke gestoppt wird. Der Bund gibt nur Geld, wenn sichergestellt ist, dass da am Ende keine Bauruine steht.

**Die zweite Stammstrecke sollte einst 700 Millionen Euro kosten, jetzt sind es sieben Milliarden. Irgendwann muss der Bund doch sagen können, wir geben nicht Geld ohne Ende.**

Wir zahlen 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

**Es gibt also kein Limit von Seiten des Bundes?**

Wenn Mehrkosten etwa durch Preissteigerungen in der Baubranche entstehen, dann ist das vom GVFG abgedeckt. Und zahlen dürfen wir immer nur dann, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis stimmt. Wir dürfen nur wirtschaftlich sinnvolle Projekte unterstützen.

**Was geschieht, wenn das nicht mehr der Fall ist, weil die zweite Stammstrecke mehrere Milliarden Euro mehr kostet?**

Das GVFG wurde Anfang 2020 geändert. Die Bewertungsgrundsätze für Projekte, die sich um eine Bundesförderung bewerben, wurden weiterentwickelt und erweitert, so dass in Zukunft deutlich mehr Projekte für eine finanzielle Beteiligung durch den Bund in Frage kommen. Wenn ein Projekt teurer wird und das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht mehr stimmt, können wir das sogenannte Tragfähigkeitsprinzip zur Anwendung bringen. Dabei begrenzt der Bund seinen Finanzierungsanteil entsprechend eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses von eins. Die dadurch höhere notwendige Komplementärfinanzierung muss dann das jeweilige Land, hier der Freistaat Bayern, übernehmen.

**Es könnte also sein, dass der Freistaat deutlich mehr zahlen muss, weil weniger Geld vom Bund kommt.**

Ja, aber ohne diese neuen Verfahrensgrundsätze hätte der Freistaat gar nichts bekommen, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis wegen der zusätzlichen Kosten nicht mehr stimmen würde. Da wäre das Fallbeil gefallen. Die neue Regel, die geschaffen wurde, ist für den Freistaat wesentlich besser.

**Da wäre dann möglicherweise gar nichts aus Berlin geflossen.**

Richtig.

### **Ist das eine Art Sonderregel für die S-Bahn in München?**

Nein, die neuen Verfahrensgrundsätze gelten gleichermaßen für alle Projekte. Ich will den öffentlichen Nahverkehr generell stärker fördern.



**SZPlus** Zweite S-Bahn-Stammstrecke

### **Ein Duell wie im Wilden Westen**

Die Politik muss entscheiden, wie es mit der zweiten Stammstrecke für die Münchner S-Bahn weitergeht. Bei dem Streit geht es um Milliarden - und die Atmosphäre zwischen den Beteiligten ist vergiftet.

Von Heiner Efferen und Klaus Ott

### **Das Projekt wird unter anderem wegen des Anschlusses am Hauptbahnhof für die U 9 teurer. Dafür gibt es aber kein Geld aus Berlin, oder?**

Der Freistaat hat keinen Antrag gestellt, die U 9 in das GVFG aufzunehmen.

### **Und wenn dem Bund das Geld ausgeht?**

Wir halten die gesetzlichen Regeln des GVFG und der Bundeshaushaltsordnung ein. Die Mittel sind vorhanden und gesichert.

### **Sie können aber nicht mehr GVFG-Mittel ausgeben, als Sie in der Kasse haben. Und wenn für dieses Großprojekt so viel Geld abfließt, fehlt das Geld dann doch woanders.**

Wir haben beim GVFG kein finanzielles Problem, die Mittel sind da. Selbstverständlich gelten die gesetzlichen Regeln auch für Bayern. Ich kann zu dem Projekt aber auch nicht mehr beitragen, als ich mache. Das weiß Bayern auch.

### **Wäre es nicht besser gewesen, Sie hätten Ihren Termin Ende Juni in München mit Stadt, Land und Bayern nicht abgesagt? Dann hätten Sie vor Ort gleich alle Missverständnisse ausräumen können.**

Es gibt keine Missverständnisse, die Lage ist klar. Und was den Termin anbelangt: Ich konnte ihn aus Gründen nicht wahrnehmen, die nicht in meinem Verantwortungsbereich lagen.

### **Sie sind jetzt seit einem guten halben Jahr Verkehrsminister. Die Probleme bei der Bahn werden immer größer. Blicken Sie da in einen Abgrund?**

Das Schienennetz in Deutschland ist in einem schwierigen Zustand. Es wurde in den letzten Jahren nicht hinreichend modernisiert. Wir müssen sehr viel reparieren, sanieren und modernisieren, damit wir ein Hochleistungsnetz bekommen. Ansonsten werden wir dauerhaft solche Probleme haben, wie wir sie jetzt sehen. Das darf nicht sein.

### **Haben Ihre Vorgänger im Verkehrsministerium, die letzten drei kamen jeweils von der CSU, die Bahn heruntergewirtschaftet?**

Ich bin niemand, der Schuldige in der Vergangenheit sucht, ich suche Lösungen für die Zukunft. Aber eine gute Zeit für den Schienenverkehr waren die letzten Jahre nicht.

### **Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) hat Sie erneut um einen Termin gebeten. Klappt das jetzt?**

Das stimmt. Und selbstverständlich hat er kurzfristig schon eine Zusage bekommen.

### **Wo treffen Sie sich nach all den Irritationen? Auf halber Strecke, auf neutralem Boden?**

Herr Bernreiter kommt nach Berlin.

\* SZ/hof - Rechte am Artikel können Sie [hier](#) erwerben.



Teilen



Feedback



Drucken

#### **SZPlus Der lange Weg zur zweiten Stammstrecke Münchens wichtigstes Verkehrsprojekt und seine Probleme**



Seit drei Jahrzehnten wird über die zweite S-Bahn-Stammstrecke diskutiert, seit 2017 wird offiziell gebaut. Doch schon wieder kommt es zu Verzögerungen - und die Kosten steigen enorm. Eine Chronologie.

*Lesen Sie mehr zum Thema*

Verkehr in München

München

Deutsche Bahn

Verkehr

Politik Bayern

Mehr zum Thema: Verkehr in München