



Auch für die Verlängerung der U5 nach Pasing sind nun Zuschüsse angemeldet. Finanzierung für zweiten Tunnel stockt

Münchner Großprojekt für die S-Bahn hat beim Bund nur dritte Priorität - Baubeginn um ein Jahr auf 2012 verschoben

Von Marco Vöklein

München -Derzeit sind die Ingenieure am Werk. Bei der Bahn sind sie damit beschäftigt, die Planungen für die zweite Stammstrecke voran zu treiben. Und auch die Juristen sind beschäftigt; insgesamt 1421 Einwendungen von Bürgern, Unternehmen und Kommunen sind bei der Regierung von Oberbayern zur Planfeststellung des Ostabschnitts der zweiten S-Bahn-Stammstrecke eingegangen. Nun werden diese gesichtet und in den nächsten Monaten erörtert. Aber neben den Ingenieuren und den Juristen sind derzeit auch die Politiker gut beschäftigt; sie müssen das Geld aufreiben für den zweiten Stammstreckentunnel.

Doch genau da scheint es zu stocken. Das bayerische Wirtschaftsministerium betont zwar stets, noch in diesem Jahr eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund abschließen zu wollen. 60 Prozent der Kosten soll die Bundesregierung tragen, 40 Prozent soll der Freistaat übernehmen. Doch zumindest beim Bund geht es offenbar nicht so richtig voran. Denn im Entwurf des Bundesverkehrsministeriums für das 'GVFG-Bundesprogramm 2010-2014', welcher der Süddeutschen Zeitung vorliegt, hängt der zweite S-Bahn-Tunnel noch immer in der Kategorie C fest. Um endgültig in das Finanzierungsprogramm des Bundes für kommunale Verkehrsprojekte aufgenommen zu werden, müsste die Röhre allerdings in der Kategorie A vermerkt sein.

Auch der geplante Baubeginn, den das Ministerium im vergangenen Jahr noch für das Jahr 2011 vorgesehen hatte, wurde nun im neuesten Entwurf auf das Jahr 2012 verschoben. 'Es ist daher völlig illusorisch, den zweiten S-Bahn-Tunnel zu möglichen Olympischen Spielen im Februar 2018 unter Verkehr zu haben', kritisiert Anton Hofreiter, Bundestagsabgeordneter der Grünen und Gegner des zweiten S-Bahn-Tunnels.

Das Kürzel GVFG steht für 'Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz'. Es wurde aufgelegt, um den Ausbau von kommunalen Verkehrsprojekten zu unterstützen. Allerdings läuft das Programm im Jahr 2019 aus; aus welchen Mitteln solche Projekte von da an finanziert werden, ist unklar. Viele Länder melden daher fleißig Projekte an, die sie bis 2019 gerne realisiert sehen würden. Insgesamt steht im aktuellen Entwurf des Ministeriums die Summe von 6,07 Milliarden Euro, die allein die alten Bundesländer gerne verbauen würden. Doch die Fördersumme, die bis zum Jahr 2019 für die westlichen Bundesländer zur Verfügung steht, beträgt lediglich 2,52 Milliarden Euro. Allein für die zweite Stammstrecke in München veranschlagen die Planer derzeit 1,6 Milliarden Euro; Beobachter rechnen mit Kosten von mindestens zwei Milliarden Euro. 'Die Hoffnung, dass der Bund aus einem knapp bemessenen Budget so viel Geld für ein einzelnes Münchner Projekt zur Verfügung stellt, ist unrealistisch', sagt Hofreiter.

Zumal Bayern für weitere Münchner Planungen GVFG-Mittel angefragt hat. So wurde laut Entwurf die Verlängerung der U5 nach Pasing neu aufgenommen (geschätzte Kosten: 240 Millionen Euro), ebenso die Verlängerung der U4 nach Engelschalking (beide in der Kategorie C). Herausgefallen ist dagegen der Ausbau der S4 Pasing-Buchenau - was Hofreiter bedauert: 'Gerade in den Außenästen müsste die S-Bahn verstärkt werden.'

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.254, Mittwoch, den 03. November 2010 , Seite 37

Fenster schließen »