

## ***Bl übergibt Petition***

# **Widerborsti bei Horsti**

Der Protest der Haidhauser gegen den 2.Stammstreckentunnel hat nun auch Horst Seehofer persönlich erreicht. Am 12.10.2011 überreichten Ingeborg Michelfeit, Grünen-Fraktionsvorsitzender Martin Runge und Dr. Walter Heldmann dem Bayerischen Ministerpräsidenten eine Petition mit dem Wunsch, das Tunnelprojekt sofort zu beenden und sinnvollere und billigere Lösungen für das Münchner S-Bahnnetz voranzutreiben.

Währenddessen geht das Ringen um Gelder für den Bau des Tunnels, der durch die Innenstadt und durch Haidhausen führen soll, in die nächste Runde. Aber Freistaat und Bahn sind nach wie vor weit davon entfernt, eine gesicherte Finanzierung vorlegen zu können.

Dass dieses problematische Großprojekt sowohl von Münchner Bürgern als auch von Pendlern aus den Umlandgemeinden abgelehnt wird, hat die Bürgerinitiative Tunnelaktion mit der Übergabe einer Unterschriftenliste von Pendlern aus 108 Umlandgemeinden an Ministerpräsident Horst Seehofer deutlich gemacht.

Währenddessen versuchen Bahn und Freistaat weiterhin händeringend, Geld für das Tunnelprojekt aufzutreiben. Dabei entsteht der Eindruck, dass die aktuelle Finanzierungsdiskussion etwas am Wirtschaftsministerium vorbeigegangen ist.

Denn in einem Schreiben aus dem Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur Verkehr und Technologie vom 20.9.2011 heißt es in puncto Geldbeschaffung für die 2.Stammstrecke lapidar:

§Ziel der Finanzierungsgespräche ist es, dass der Bund 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten übernimmt. Der Bund ist gefordert, seinen finanziellen Verpflichtungen vollumfänglich bei der Realisierung notwendiger Verkehrsinfrastruktur nachzukommen.ö

Denn kaum 14 Tage vorher hatte das Bundesfinanzministerium nochmals öffentlich klargestellt, dass das Land Bayern auf abschbare Zeit nicht mit der einen Milliarde Euro rechnen kann, die es vom Bund für das Projekt fordert. Gerade einmal 96 Millionen Euro könne der Bund zu den Gesamtbaukosten von 2 Milliarden Euro beisteuern.

Insofern entspricht das Schreiben, unterzeichnet von Wirtschaftsminister Martin Zeil, nicht ganz dem Stand der aktuellen Diskussion. Bereits am 28.11.2010 hatte die Fraktion der Bündnisgrünen im Landtag eine Anfrage gestellt, um zu klären, wie sich die Staatsregierung einen Ausbau des Bahnknotens München vorstellt.

Als Antwort folgte Ende September das zehnteilige Schreiben aus dem Wirtschaftsministerium, in dem es unter anderem heißt: §Die Realisierung der 2.Stammstrecke ist die Voraussetzung für die Ertüchtigung des Münchner S-Bahnsystems sowie des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion München. Eine Inbetriebnahme sei bis zum Jahr 2019 geplant, die aktualisierten Kosten werde die Deutsche Bahn AG bis Ende Oktober einreichen.

Ob diese Kostenberechnung auch die Öffentlichkeit erreicht, ist noch offen. Denn seit längerem stellt sich die Deutsche Bahn auf den Standpunkt, dass Kostenschätzungen ein Betriebsgeheimnis seien, die sie nicht veröffentlichen muss.

Dass die Kosten aber weiter steigen dürften, ergibt sich aus Details des Schreibens, in denen es heißt: §Mit der in einer weiteren Baustufe vorgesehenen Realisierung eines Südastes von der 2.Stammstrecke in Richtung Giesing werden auch netzergänzende Maßnahmen auf den S-Bahnästen Richtung Kreuzstraße und Holzkirchen notwendig.ö

Allein der Bau des Südastes, der aus der dritten Planungsvariante für Haidhausen zunächst herausgefal-

len war, nun aber offensichtlich doch gebaut werden soll, dürfte Unsummen verschlingen. Insofern würde bei realistischer Betrachtung bereits jetzt die zwei Milliarden-Marke für den Tunnel überschritten werden.

In krassem Gegensatz zu den Planungen stehen die immer unrealistischeren Versuche, doch noch das nötige Geld für den Tunnelbau aufzutreiben (siehe auch: §Tunnel auf Pumpö, SZ vom 14.10.2011)

Jüngste Überlegung der Staatsregierung ist nun, dem Bund 300 Millionen Euro vorzustrecken, weitere 300 Millionen Euro soll die Stadt München als Darlehen gewähren. Dies ist Ergebnis eines Gesprächs, welches Ministerpräsident Seehofer, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, Finanzminister Georg Fahrenschon und Verkehrsminister Martin Zeil am 10. Oktober 2011 geführt hatten.

Dieses Darlehen wird von Oberbürgermeister Christian Ude aber rundweg abgelehnt. Nach wie vor sei der Freistaat Bayern und nicht die Landeshauptstadt München für die S-Bahn zuständig, und dafür erhalte der Freistaat auch Bundesmittel. Von einem §unseriösen und unmoralischen Angebotö spricht der SPD-Verkehrsexperte Thomas Bayer in diesem Zusammenhang, und Michael Piazzolo, Landtagsabgeordneter der Freien Wähler, sieht darin einen Versuch, Aufgaben, für die Bund und Land zuständig sind, auf die kommunale Ebene abzuwälzen.

Um das Geld aufzubringen, soll möglicherweise auch der Grundstock des Freistaates, eine Art eiserner Reserve, die zum größten Teil aus Immobilien besteht, angegriffen werden.

Doch selbst wenn der Bund dann seine zugesagten knapp 100 Millionen zur Verfügung stellt, fehlen immer noch 300 Millionen Euro zu den Gesamtkosten von 2 Milliarden Euro. Dazu hat sich die Staatsregierung allerdings noch nicht geäußert.

Aber vielleicht ticken in Bayern nicht nur die Uhren anders, sondern es folgen sogar die Grundrechenarten ihren eigenen Gesetzmäßigkeiten.

*Markus Wagner*