

Artikel publiziert am: 16.12.2011 - 06.00 Uhr

Artikel gedruckt am: 16.12.2011 - 17.00 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/stadt-muenchen/fragwuerdige-vorschlaege-zweiten-s-bahn-tunnel-1531809.html>

Fragwürdige Vorschläge für zweiten S-Bahn-Tunnel

München - Der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München rückt in immer weitere Ferne. Immer fragwürdigere Vorschläge zur Finanzierung des Mammut-Projekts tun ihr Übriges.

Der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München rückt in immer weitere Ferne. Zunehmend zeichnet sich ab, dass auch die jüngst ins Gespräch gebrachten Finanzierungsmodelle nicht zur Rettung des derzeit auf zwei Milliarden Euro taxierten und damit größten Infrastrukturprojekts des Freistaats taugen: die Vorfinanzierung durch Stadt und Freistaat sowie die Beteiligung privater Geldgeber.

Dabei schien es jüngst, als hätte die Staatsregierung eine Lösung gefunden, eine Finanzierungslücke von annähernd einer Milliarde Euro zu schließen. Freistaat und Stadt sollten dem klammen Bund je 350 Millionen Euro zuschießen, die der dann irgendwann zurückzahlt. Noch sträubt sich die Stadt, dem Bund zu helfen. Der Kredit, so heißt es, sei rechtlich im Grunde nicht zulässig. Und falls es doch ein Hintertürchen gebe, sei der Zuschuss für den Bund wegen der hohen Zinsen nicht sinnvoll (wir berichteten).

Die entscheidende Frage ist aber ohnehin eine andere: Kann Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) zusagen, dass der Bund seine Schulden an Freistaat und Stadt auch wieder zurückzahlt? Dies wäre wohl die erste Voraussetzung dafür, dass die Stadt trotz gegenteiliger Beschlüsse noch Geld in die Hand nimmt. Doch eine Anfrage unserer Zeitung in Berlin, wie es um die finanziellen Möglichkeiten bestellt ist, beantwortete das Bundesverkehrsministerium unlängst ausweichend. Es verwies lediglich darauf, dass der Topf zur Nahverkehrsförderung bundesweit auf rund 332 Millionen Euro jährlich begrenzt sei. Zudem sei das Programm bis 2019 befristet. Daraus werde ersichtlich: „Der theoretisch mögliche Höchstbetrag von 60 Prozent der förderfähigen Kosten ist aus diesem Programm allein nicht leistbar.“ Was wohl heißen soll: In dem Topf ist auch nicht genug Geld, den Kredit der Stadt zu tilgen.

Noch viel weniger aussichtsreich dürfte der Vorschlag der Rathaus-SPD sein, einen privaten Finanzier für das öffentliche Vorhaben zu finden – neudeutsch auch PPP-Modell, also „Public Private Partnership“ genannt. Zwar ernteten die Genossen mit ihrer Idee sogar Zustimmung bei CSU und FDP im Rathaus, Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) will indes nicht darüber jubilieren. Noch sei es „zu früh, bestimmte Modelle und Varianten zu bewerten“, bremst der Liberale.

Weit deutlicher wird der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Toni Hofreiter (Grüne). „Es zeugt von völliger Unkenntnis, den zweiten S-Bahn-Tunnel über eine öffentlich-private Partnerschaft finanzieren zu wollen“, schimpft der Grüne. Das Problem: Während private Autobahn-Betreiber über die Lkw-Maut ihr eingesetztes Kapital verzinst zurückbekommen, müsse auf der Schiene die DB Netz auf Einnahmen der Trassengebühren und Stationsentgelte verzichten und noch aus Eigenmitteln zuzahlen, um den privaten Investor auszubezahlen. Dann, so Hofreiter, gehe aber das Geschäftsmodell der Bahn nicht mehr auf, die mit der S-Bahn in München einen hohen Betrag verdiene.

Hinter vorgehaltener Hand wird selbst in Bahnkreisen das PPP-Modell bezweifelt. Bester Beleg: Für Schienenprojekte fand es noch nie Anwendung.

Matthias Kristlbauer

Artikel lizenziert durch © merkur-online

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.merkur-online.de>