

Zweiter S-Bahn-Tunnel „eklatant unterfinanziert“

Neue Zahlen aus dem Bundestag belegen: Bis 2015 sind für das Milliardenprojekt nur 100 Millionen Euro eingeplant

Der zweite Stammstrecken-Tunnel ist in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes mit nur 100 Millionen Euro berücksichtigt und damit eklatant unterfinanziert. Das ergibt sich aus einer Antwort auf eine Parlamentarische Anfrage des SPD-Haushaltsexperten im Bundestag, Ewald Schurer aus Ebersberg. Finanzstaatssekretär Steffen Kampeter (CDU) berichtet Schurer darin, dass in den kommenden Jahren eher kleine Beträge für die beiden geplanten Röhren vorgesehen sind – und das, obwohl die Gesamtkosten für den sieben Kilometer langen Tunnelbau

auf bis zu zwei Milliarden geschätzt werden.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Jahresbeträge, die im Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Mittel) verankert sind: 2011: sechs Millionen; 2012: 20 Millionen; 2013: 24 Millionen; 2014 und 2015: je 25 Millionen Euro. Damit bestätigt sich, was Bahnexperten seit langem sagen: Die Mittel nach GVFG reichen bei weitem nicht aus – selbst dann nicht, wenn alle für Bayern insgesamt eingeplanten Gelder allein für die Tunnelröhren verwendet werden.

Schurer, der sich klar zur Notwendigkeit der zweiten Röhre bekennt („ohne Alternative“) stuft die Zahlen als „ernüchternd“ ein. „Das sind nur kleine Anlauffinanzierungen“, sagte er unserer Zeitung. Der Tunnel sei „eklatant unterfinanziert“.

Wie gestern berichtet, rechnet der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) trotz der Niederlage bei der Olympia-Vergabe, die die Aussicht auf Sondertöpfe zunichte machte, weiterhin mit einer 60-prozentigen Finanzierung der zweiten Stammstrecke. Ende 2019, so Zeil in einem Zwischenbericht an

den Landtag, könnte der Tunnel fertig sein.

Schurer hält das angesichts der „mauen Zahlen“ für unrealistisch. „Mit 100 Millionen Euro bis 2015 ist ernsthaft ein Baubeginn nicht möglich.“ Daher werde es „ohne ein Sonderprogramm für Straße und Schiene“ nicht gehen. Eine ähnliche Forderung hatte auch Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) erhoben, nachdem unsere Zeitung Anfang August über die klare Absage seitens des Bundes berichtet hatte. Ude denkt zudem an ein Bündnis der S-Bahn-Städte.

Bei anderen Projekten des

2010 mit großem Pomp verabschiedeten Bahnknoten-Konzepts von Bahn, Bund und Freistaat sieht es nicht viel besser aus. Kampeter berichtet auch, dass für den Erdinger Ringschluss – also die Weiterführung der S-Bahn von Erding zum Flughafen – gleichfalls nur wenig Geld vorhanden ist. Die Gesamtkosten für den Ringschluss werden mit 897,2 Millionen Euro angegeben, wovon der Bund maximal 60 Prozent übernehmen kann. Tatsächlich sind jedoch von 2012 bis einschließlich 2015 nur 34 Millionen Euro im GVFG-Programm eingeplant.

DIRK WALTER