

# Nur 94 Millionen für die Milliardenröhre

Streit um Finanzierung der zweiten Stammstrecke – SPD-Abgeordneter kritisiert Regierung: „So kommen wir nicht weiter“

Von Dominik Hutter  
und Marco Völklein

**München** – Die Chancen für einen raschen Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke schwinden zusehends. Im aktuellen Haushaltsentwurf des Bundes sind nach Auskunft des SPD-Bundestagsabgeordneten Ewald Schurer im Jahr 2012 lediglich 20 Millionen Euro für das Münchner Milliardenprojekt vorgesehen. 2013 will der Bund 24 Millionen, 2014 und 2015 jeweils 25 Millionen Euro investieren – Summen, die bei Experten eher als Trinkgelder denn als ernstzunehmender Beitrag zum Tunnelbau durchgehen. Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) hat in Berlin eigentlich einen Beitrag von rund einer Milliarde Euro für die zweite Röhre eingefordert, 60 Prozent der Gesamtkosten. Der FDP-Politiker gibt sich dennoch optimistisch. „Zu Spekulationen äußere ich mich nicht“, erklärte er und betonte erneut seine Hoffnung auf einen konstruktiven Abschluss der Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund. Inoffizielle Entwürfe seien nicht entscheidend, für Zeil zählt, „was politisch entschieden wird“.

Die Zahlen stammen nach Angaben des Haushaltspolitikers Schurer jedoch ganz offiziell von Finanzstaatssekretär Steffen Kampeter (CDU). Und sie zeigen

für den Chef der Oberbayern-SPD ganz eindeutig: „So kommen wir nicht weiter.“ Einigten sich Land und Bund nicht auf irgendeine Form der Sonderfinanzierung, verschiebe sich das für den Münchner Nahverkehr so wichtige Projekt auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Der Haushaltsentwurf ist zudem keineswegs überraschend. Deckt er sich doch mit Aussagen von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), für die Milliardenröhre sei derzeit nicht genügend Geld da.

Besonders fatal ist, dass sich der mögli-

che Baubeginn der Stammstrecke damit immer weiter in Richtung 2019 verschiebt – das Jahr, in dem das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ausläuft, aus dem die Bundeszuschüsse für derartige Projekte stammen. Wie es anschließend weitergeht mit dem Ausbau des deutschen Nahverkehrs, steht völlig in den Sternen. Klar ist nur: Was nicht komplett bis zum letzten Hammerschlag durchfinanziert ist, darf gar nicht erst begonnen werden. Insofern markiert das Jahr 2019 eine wichtige Zäsur.

Mit dem kläglichen „Angebot“ des Bundes steigt der Druck auf Zeil weiter. Denn die Abgeordneten im bayerischen Landtag wie auch Münchens Stadträte wollen rasch Klarheit darüber, ob der zweite Tunnel nun kommt oder nicht. Auch Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) hatte seinen Parteifreund Ramsauer aufgefordert, noch in diesem Jahr Klarheit zu schaffen. Denn sollte die zweite Stammstrecke auf absehbare Zeit nicht finanziert und damit nicht gebaut werden können, müssen sich die Verkehrspolitiker Gedanken über einen „Plan B“ machen – also darüber, wie die Probleme anders gelöst werden könnten.

Die Tunnelgegner verweisen dabei immer wieder auf einen (Teil-)Ausbau des Bahn-Südrings, um zusätzliche Züge durch die Innenstadt zu schleusen. Auch eine Verlängerung der U 5 nach Pasing wird immer wieder genannt. Minister Zeil indes lehnt bislang das Nachdenken über einen Plan B ab. Er verhandelt nach eigener Darstellung intensiv mit dem Bund und hat sich dabei selbst unter Druck gesetzt: Denn der Bau- und Finanzierungsvertrag, den der Freistaat im Frühjahr mit der Bahn vereinbart hat, sieht eine Vorbehaltsklausel vor. Demnach wird er nur dann wirksam, wenn bis Ende 2011 die Finanzierung durch den Bund gesichert ist.



Die Finanzierung ist noch offen, doch die Vorarbeiten für die zweite Stammstrecke haben am Marienhof schon begonnen. Foto: Rumpf