

München City

Bleibt der Freistaat bei seiner 350-Millionen-Euro-Zusage? Davon hängt vieles

ab.Das große Rechnen

OB Ude glaubt an die zweite Stammstrecke und die gemeinsame Finanzierung des Projekts, doch die Grünen sind skeptisch

Von Dominik Hutter

München - Der jüngste Finanzierungsvorschlag für den zweiten S-Bahn-Tunnel bringt neue Allianzen im Münchner Stadtrat hervor. Während sich SPD und CSU begeistert zeigen von den Plänen, die Röhre durch eine Rückforderung der fast 500 Millionen Euro umfassenden Gesellschafterdarlehen für den Flughafen zu finanzieren, überwiegt bei den Grünen weiter die Skepsis. Tatsächlich sind noch sehr viele Fragen offen - vor allem die Haltung des Bundes ist ungeklärt. Berlin müsste seinen Anteil des Darlehens beisteuern und obendrein eine zumindest teilweise Vorfinanzierung akzeptieren. Umstritten ist auch, ob das nun in Aussicht stehende Geld für die Finanzierung des 2,2-Milliarden-Euro-Projekts ausreicht. Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) zeigt sich optimistisch, bei den Grünen wird diese Euphorie nicht geteilt.

Udes Rechnung sieht so aus: Bislang klafft eine Finanzierungslücke von 700 Millionen Euro - der Freistaat habe aber bereits zugesagt, 350 Millionen davon zu übernehmen. Bleibt ein Loch von 350 Millionen, dem die 494 Millionen Euro aus den Flughafen-Darlehen gegenüberstehen. Das reiche für Tunnel plus Risikozuschlag. Allerdings stammt die 350-Millionen-Zusage aus der Zeit vor der Debatte über die Flughafen-Darlehen, und damals wollte der Freistaat, dass die Stadt die restlichen 350 Millionen übernimmt. Aus der Staatskanzlei war am Donnerstag keine verbindliche Auskunft zu diesem Thema zu erhalten. Nach Auskunft eines Sprechers werden die Details der Finanzierung zunächst in internen Gesprächen diskutiert. Die 350 Millionen vom Freistaat waren als Kredit an den Bund gedacht, müssten also irgendwann zurückgezahlt werden.

Die Grünen gehen dagegen davon aus, dass nach wie vor eine Finanzierungslücke im dreistelligen Millionenbereich existiert - vor allem dann, wenn man die nötigen Investitionen in die Außenäste der S-Bahn mitberücksichtigt. 'Der Tunnel ergibt nur Sinn, wenn auch die Außenstrecken ausgebaut werden', mahnt Stadträtin Sabine Nallinger. Außerdem müsse die Röhre auch für Regionalzüge geeignet sein. Das derzeit im Betriebskonzept vorgesehene Zusatzangebot von drei Zügen je Stunde nach Bau eines zweiten Tunnels reiche nicht aus, eine solche Investition zu rechtfertigen. Liege eine seriöse Kostenrechnung vor, wollen sich die Grünen trotz erheblicher Bauchschmerzen beim Tunnelprojekt konstruktiv zeigen. Die Gesellschafterdarlehen will die Partei auf jeden Fall zurückfordern - allerdings ohne jede Zweckbindung. Das Geld könne schließlich auch anderweitig verwendet werden.

Die SPD will nun Fakten schaffen und stellte daher offiziell den Stadtratsantrag, die Gesellschafterdarlehen zurückzufordern und für den Ausbau der S-Bahn zu verwenden. Bislang liegen lediglich mündliche Aussagen zu diesem Thema vor. 'Wir sind bereit, den Auftraggebern der S-Bahn mit einer Vorfinanzierung entgegenzukommen', erklärte Fraktionschef Alexander Reissl. 'Denn wir brauchen dringend die zweite Stammstrecke.' Ob das Geld tatsächlich 'nur' als Kredit bewilligt wird, ist allerdings offen. OB Ude hat im Gespräch mit der SZ bereits klargemacht, dass er inzwischen von einem Zuschuss ausgeht. Schon deshalb, weil der klamme Bund das Geld wohl ohnehin nie zurückzahlen könnte. Ohnehin müsste sich der Bund mit einer Kreditlösung erst einverstanden erklären. Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) will aber ein solches Modell erklärtermaßen nicht haben.

Die CSU lobte die Ankündigung Udes. 'Endlich wechselt der OB das Gleis', erklärte Münchens CSU-Chef Ludwig Spaenle. Offenkundig gebe der Rathaus-Chef seine 'kategorische, parteipolitisch motivierte Verweigerungshaltung' auf. Josef Schmid, der CSU-Fraktionschef im Rathaus, sieht die Haltung Udes als Erfolg konsequenten Mahnens seiner Partei. Es gehe 'nicht um formale Zuständigkeiten, sondern vor allem um die Verbesserung der Verhältnisse im öffentlichen Personennahverkehr'. (Seite 5)

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 29. Juni 2012, Seite 37