

## München-Region-Bayern

### Je länger sich das Projekt hinzieht, desto teurer wird es. Obsolet sind die geplanten zwei Milliarden Euro Ein bisschen Bewegung im Stammstrecken-Streit

**Die Stadt und der Bund signalisieren Bereitschaft, ihre Finanzierungsanteile zu erhöhen. Konkret aber wird keiner**

München . Im Streit über die Finanzierung des geplanten zweiten S-Bahn-Tunnels unter der Innenstadt hat die Stadtspitze Verhandlungsbereitschaft signalisiert. Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) sagte der Süddeutschen Zeitung, die Stadt habe seine freiwillige Mitfinanzierung der Stammstrecke zugesagt, dazu stehen wir selbstverständlich auch weiter%oAuf die bislang in Aussicht gestellte Summe von 147Millionen Euro schränkte er dies aber nicht ein.

Zuvor hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) mehr Geld von der Landeshauptstadt gefordert, um die weiter steigenden Baukosten finanzieren zu können. Zuletzt hatten interne Papiere der Deutschen Bahn diese auf fast 2,6 Milliarden Euro taxiert. Branchenkenner rechnen mittlerweile mit 2,8Milliarden Euro, andere sogar mit drei Milliarden.

Makulatur ist jedenfalls die im Jahr 2012 zwischen Freistaat und Bahn vereinbarte Summe von 2,05 Milliarden Euro. Und da absehbar ist, dass die Summe weiter steigt, hat Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) vergangene Woche einen relativ geharnischten Brief an seinen Parteifreund in Berlin geschrieben. Darin forderte er Dobrindt auf, endlich eine verbindliche Zusage über die Finanzierungsanteile des Bundes%zu treffen. Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) schloss sich Seehofers Schreiben an und schickte parallel einen eigenen Brief nach Berlin . und forderte ebenfalls die schnellstmögliche Verwirklichung der zweiten Stammstrecke%o

Der Bund jedenfalls sei bereit, seinen Anteil zu erhöhen%o,sagte Dobrindt der Bild-Zeitung, konkrete Zahlen nannte er nicht. Dobrindt verweist, wie auch sein Kollege im Freistaat, Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU), stets darauf, dass bislang noch nicht alle Baugenehmigungen für das Projekt vorliegen. Ohne diese könne man die Kosten für die Röhre nicht seriös abschätzen. Herrmann hatte die Genehmigung für den westlichen Abschnitt bereits im Januar erwartet; zuletzt hieß es, das dafür zuständige Eisenbahnbundesamt werde den Planfeststellungsbeschluss Anfang Februar%o zustellen. Nun ist Mitte Februar . und noch immer liegt nichts vor.

Vielen Fahrgastvertretern platzt angesichts der verfahrenen Situation mittlerweile der Kragen. Die Geduld der Fahrgäste bei dem Thema ist längst am Ende%o,sagt Andreas Nagel von der Aktion Münchner Fahrgäste%oDas ständige Gezerre um den Tunnel sei nichts anderes als seine Ausrede zum Nichtstun%o,ergänzt Berthold Maier vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr. Statt zwölf Jahre lang immer nur von dem geplanten Großprojekt zu reden, hätten Freistaat und Bahn längst anfangen können, die Zuverlässigkeit im bestehenden S-Bahn-Netz zu erhöhen%o,längere Züge einzusetzen, um die größte Not der Fahrgäste zu mildern . und dann schrittweise in den Ausbau des Bahn-Südrings einzusteigen%o,sagt Maier.

Die Landtags-Grünen rechnen damit, dass der Tunnel letztlich enden wird wie einst der Transrapid. 2008 habe sich der damalige Ministerpräsident Günther Beckstein davon verabschieden müssen, nachdem das Prestigeprojekt die Kostenschallmauer von drei Milliarden Euro durchbrochen hatte%o,sagt der verkehrspolitische Sprecher Markus Ganserer. Minister Herrmann indes will weiter warten: Konkrete Festlegungen, wer was zu zahlen hat, machen erst Sinn, sobald die Baukosten feststehen%o,sagt er. Dazu müsse zunächst das Genehmigungsverfahren abgeschlossen sein. Erst dann werde er mit allen Beteiligten über die endgültigen Finanzbeiträge reden%oMarco Völklein Kommentar

**Fahrgäste steigen aus einer S-Bahn in der Innenstadt. Viele Pendler sind von dem ständigen Hickhack um den Ausbau des Netzes genervt. Foto:Stephan Rumpf**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 17. Februar 2015, Seite 29