



Ohne Olympia kommt der zweite S-Bahn-Tunnel erst 2025 - oder noch später.'Der Kittel ist viel zu kurz'

Verkehrsminister Ramsauer fordert zusätzliche Mittel, falls München die Winterspiele bekommt - anders lasse sich die Stammstrecke nicht finanzieren

Die Münchner müssen zittern. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, 57, warnt im SZ-Gespräch: Ohne Olympische Spiele müssen sie lange auf die zweite Stammstrecke warten.

Im April haben die Vorbereitungen für den Bau der zweiten S-Bahn-Röhre begonnen. Beunruhigt es Sie, dass noch nicht klar ist, wie das zwei Milliarden Euro teure Projekt finanziert werden soll?

Ich bin erst mal froh, dass der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München einig sind, was sie wollen. Das ist ja andernorts nicht immer so. Auch wenn es eine verkehrspolitische Sünde war, den Transrapid nicht zu bauen, halte ich die jetzt angestrebte Lösung mit der zweiten Stammstrecke für richtig, um die Verkehrsengepässe der Stadt zu beseitigen. Bei der Finanzierung stehen wir vor einem Problem. Der Bund kann nur bis zu 60 Prozent der Kosten übernehmen, selbst das würde für mindestens vier Jahre alle Mittel binden, die für sämtliche Nahverkehrsprojekte in den alten Bundesländern insgesamt zur Verfügung stehen. Weder in Bayern noch in einem anderen Bundesland könnte dann noch ein anderes Projekt durchgeführt werden. Das ist natürlich unrealistisch.

Was ist dann die Lösung?

Wenn München im Juli den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018 bekommt, müssen wir über neue Finanzierungsstrukturen nachdenken. Wenn wir alles berücksichtigen, werden im Zuge der Spiele Baumaßnahmen auf Straße und Schiene mit einem Volumen von mehr als drei Milliarden Euro erforderlich - und das bis Ende 2017. Mit herkömmlichen Mitteln ist das nicht zu machen. Das geht schlicht und einfach nicht. Die Bundesregierung hat mit ihren Beschlüssen und Erklärungen Olympia zur nationalen Aufgabe erklärt. Das heißt, dass sie sich auch zu den damit verbundenen Konsequenzen für die Verkehrsinfrastruktur bekennen muss.

Wenn Olympia kommt, muss der Finanzminister Geld lockermachen?

Ich kann mich gut in die Situation des Finanzministers hineinversetzen. Alle zerren an ihm. Wenn Deutschland den Olympia-Zuschlag erhält, haben wir aber ein noch drängenderes Anforderungsprofil - wir müssen pünktlich fertig werden. Das heißt, wir brauchen dann bis 2017 deutlich mehr Geld, als bisher in der Planung vorgesehen ist.

Ohne Olympia kann dieses Projekt also nicht verwirklicht werden?

Irgendwann schon, aber nicht in dem Tempo, wie sich der Freistaat und die Stadt München das derzeit vorstellen.

Wenn Olympia nicht kommt, wird sich das Projekt um Jahre verzögern?

Dann dauert es länger. Der Kittel ist ansonsten viel zu kurz. Gleichwohl: Auch wenn Olympia nicht kommt, sind die Investitionen notwendig. Dann kann das aber erst in Zeiträumen bis 2025 wenn nicht sogar darüber hinaus verwirklicht werden.

Gibt es bei der Sonderfinanzierung ein Beispiel, an dem Sie sich orientieren?

Vergleichbar sind die Olympischen Winterspiele mit der Weltausstellung Expo Hannover im Jahr 2000. Auch das war ein nationales Großprojekt, für das viele Verkehrsprojekte in kurzer Zeit realisiert werden mussten.

Ist es noch zu schaffen, die Stammstrecke pünktlich fertig zu bekommen?

Die Fachleute sagen mir: Ja, das ist zu schaffen - wenn keine wesentlichen Verzögerungen eintreten. Gerade in München ist doch mit dem Bau der Allianz-Arena bewiesen worden, dass man innerhalb kürzester Zeit ein Großprojekt stemmen kann. Und das wird man auch bei der Stammstrecke beweisen müssen.

Autobahnen lässt der Staat schon von Privatunternehmen ausbauen und betreiben und überlässt ihnen dafür die Maut-einnahmen. Sind solche öffentlich-privaten Partnerschaften auch ein Finanzierungsmodell für die Olympia-Projekte?

Ich setze alles daran, solche Partnerschaften voranzubringen. Theoretisch ist es natürlich denkbar, etwa die 65 Kilometer Autobahn vom Inntal-Dreieck bis nach Salzburg von Privaten ausbauen zu lassen. Aber zeitlich würde das ganz schön knapp werden.

Wäre das Modell auch auf Bahnstrecken übertragbar?

Ich sage es mal wie Radio Eriwan: im Prinzip ja. Dem stehen aber in Deutschland unter anderem gesetzliche Barrieren im Weg. Das Schienennetz muss über die DB Netz AG im Eigentum des Bundes bleiben. Und dort, wo im Rahmen einer konkreten Fallstudie die Finanzierung durch Private schon einmal durchkalkuliert wurde, waren die Ergebnisse ernüchternd. Für die Schiene ist eine privatfinanzierte Lösung kurz- und mittelfristig unrealistisch. Bei uns in Deutschland ist die Zeit dafür noch nicht reif.

Ihr Parteivorsitzender Horst Seehofer will jetzt auch gegen den Willen von Kanzlerin Angela Merkel eine Pkw-Maut einführen. Haben Sie schon einen Plan ausgearbeitet?

Der Vorschlag ist ja nicht neu, die CSU hat das schon 2006 beschlossen. Das klingt jetzt so, als gebe es konkrete Pläne, eine Pkw-Maut einzuführen. Um das klarzustellen: Die gibt es nicht. Aber es kann andererseits keine Denkverbote geben. Wenn ich gefragt werde, warum zahlen wir im Ausland Gebühren auf den Autobahnen, und hier sind die Straßen kostenfrei zu befahren, muss ich Antworten haben. Bei der Notlage in der Straßenfinanzierung kann ich mich doch nicht durch selbstaufgelegte Denkverbote künstlich dumm halten.

Sind Sie jetzt schlauer?

Es stellt sich manches anders dar, als viele meinen. Es ist nicht so, dass übermäßig viele Ausländer auf unseren Straßen unterwegs sind. Deren Anteil liegt übers Jahr gerechnet und auf alle Autobahnen bezogen bei gerade mal acht Prozent. Die zusätzlichen Einnahmen wären damit überschaubar, der bürokratische und technische Aufwand einer Einführung dagegen enorm.

Wenn es politisch gewünscht würde, könnten Sie aber relativ rasch eine Pkw-Maut einführen?

Auch dann ginge es nicht einfach so schnell. Auch in meiner Partei sind viele der Meinung, so ein Pickerl, das wird doch in ein paar Monaten hinzubringen sein. Es beginnt aber zum Beispiel schon damit, dass wir dafür eine europaweite Ausschreibung machen müssten, selbst für die einfachste Variante. Allein dafür ginge beinahe schon ein Jahr weg. Die Vignette in Österreich ist im Vergleich dazu nur ein technischer Großversuch, in Deutschland reden wir hingegen über 45 Millionen Fahrzeuge und das Zehnfache an Straßenkilometern.

Bleiben wir bei Träumereien. Müssten Sie nicht Ihren Münchner Parteifreunden der CSU mal sagen, dass der Plan von einem schönen Autobahn-Südring eine Illusion ist?

Der Autobahn-Südring ist derzeit nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Das heißt, es handelt sich hier um eine ausgesprochen langfristige Zukunftsvision. Wir reden von einem Zeitraum für die Realisierung von frühestens 2020 bis 2030. Ich sage immer: Es gibt Illusionen, Visionen und Bedarfsplanmaßnahmen. Konkret sind lediglich die Bedarfsplanmaßnahmen. Voraussetzung für eine Aufnahme des Südrings in den nächsten Bundesverkehrswegeplan 2015 wäre, dass der Freistaat Bayern dieses Projekt vorschlägt.

Interview: Peter Fahrenholz und Mike Szymanski

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.102, Mittwoch, den 04. Mai 2011 , Seite 5

Fenster schließen 