

**STORMARN**  
**S-BAHN ZWISCHEN AHRENSBURG UND HAMBURG**

## Olympia 2018 könnte die S 4 gefährden

Matthias Popien

**Bekommt München den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018, will der Verkehrsminister Geld nach Bayern lenken.**



Foto: dapd/DAPD

AHRENSBURG. Die Verhandlungen über die Finanzierung einer S-Bahnverbindung zwischen Ahrensburg und Hamburg sind ins Stocken geraten. Ursache: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) will offenbar einen Großteil der Bundesmittel aus dem

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in sein Heimatland Bayern lenken, falls München tatsächlich das Rennen um die Austragung der Olympischen Winterspiele 2018 gewinnen sollte. Die Entscheidung darüber fällt am 6. Juli.

Das Verhalten Ramsauers hat jetzt bei den CDU/CSU-Mitgliedern im Haushaltsausschuss des Bundestags zu massiver Verärgerung geführt. Norbert Brackmann, Bundestagsabgeordneter des Wahlkreises Stormarn/Lauenburg, hat diese Verärgerung in einem Brief an den Verkehrsminister zusammengefasst. "Mir wurde mitgeteilt, dass das Land Schleswig-Holstein seit März 2011 bemüht ist, einen erneuten Gesprächstermin zum Thema S 4 mit dem Bundesverkehrsministerium zu bekommen - bisher leider ohne Erfolg", heißt es in dem Schreiben, das dieser Redaktion vorliegt. Es seien "Gerüchte" im Umlauf, dass die Verzögerung mit dem Abwarten der Entscheidung zusammenhängen könnte, ob München Olympiastadt 2018 werde und ob dann die zweite Stammstrecke der S-Bahn München gebaut werde. "Die Arbeitsgruppe Haushalt der CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat eine Realisierung dieser S-Bahn-Strecke in Zusammenhang mit den Winterspielen als nicht machbar angesehen", schreibt Brackmann. "Die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sollen bundesweit zum Einsatz kommen und nicht nur für eine Stadt in Anspruch genommen werden."

Olympische Winterspiele könnten den Bau der S 4 verhindern: Diese neue Wendung sorgt bei Verkehrspolitikern im Norden für Aufsehen. Ole Thorben Buschhüter (SPD), der Vorsitzende des

Verkehrsausschusses in der Hamburgischen Bürgerschaft, sagt: "Es gibt keinen Grund, die S-Bahnstrecken in München und in Hamburg gegeneinander auszuspielen." Wenn es dennoch so sei, dann könne man nur hoffen, dass München nicht Olympiastadt werde.

Auch Buschhüter ist aufgefallen, dass es in den letzten Monaten in Sachen S 4 nicht vorangegangen ist. "Total unbefriedigend" sei das, sagt er. Noch im Februar hatte der Eindruck vorgeherrscht, der Knoten sei nun durchschlagen. Damals hatte das Bundesverkehrsministerium nach einem Gespräch mit Abgesandten aus Schleswig-Holstein und Hamburg mitgeteilt, dass man grundsätzlich bereit sei, das Vorhaben mitzufinanzieren. "So weit waren wir noch nie", sagte Ole Thorben Buschhüter damals. Und Tamara Zieschang, die Staatssekretärin im Kieler Verkehrsministerium, sprach von einem "wichtigen Schritt zur Realisierung der S 4".

Aber der nächste Schritt fehlt eben. In Kiel bestätigt man, dass es seit dem Treffen Ende Februar keinen weiteren Gesprächstermin mit dem Bundesverkehrsministerium gegeben hat. Hinter vorgehaltener Hand ist von "fadenscheinigen Gründen" die Rede, die vonseiten der Ramsauer-Behörde vorgetragen werden, um die Probleme bei der Terminfindung zu erklären. Aus dem Bundesverkehrsministerium kam ein Dementi. Die Gespräche würden fortgeführt, sagte Pressesprecher Ingo Strater dem Abendblatt.

Der Bau der S-Bahn zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein dürfte etwa 350 Millionen Euro kosten. Die Details der Finanzierung sind Gegenstand der nun ins Stocken geratenen Verhandlungen. Schleswig-Holstein hat nach Auskunft von Norbert Brackmann vorgeschlagen, den Bau zweier eigener S-Bahn-Gleise wie folgt zu finanzieren: Ein Gleis wird aus dem Bundesverkehrswegeplan bezahlt, also komplett vom Bund, das zweite Gleis aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, also zu 60 Prozent vom Bund und zu 40 Prozent von den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg. Schleswig-Holstein hat sich außerdem im Vorwege bereit erklärt, die Kosten für die rund 2,5 Millionen Euro teure Vorentwurfsplanung zu tragen.

Die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München besteht im Wesentlichen aus einem gut sieben Kilometer langen Tunnel unter der Innenstadt. Er wird die bestehende S-Bahn-Linie entlasten und rund 1,8 Milliarden Euro kosten. Rund 810 Millionen Euro soll nach Wunsch des Freistaats Bayern der Bund zahlen. Finanzquelle: Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Doch aus diesem Förderprogramm stehen dem Land Bayern bis zum Jahr 2019 nur insgesamt 200 Millionen Euro zu, berichtete der Münchner Merkur im Juli vergangenen Jahres.

Die Planungen für den Münchener Tunnel sind schon erheblich weiter vorangeschritten als die für die S-Bahn-Verbindung zwischen Hamburg und Stormarn. Die Bahn und der Freistaat Bayern haben bereits einen Bau- und Finanzierungsvertrag unterschrieben, für die S 4 gibt es noch nicht einmal einen Vorentwurf, der als Grundlage für eine detailliertere Kostenberechnung dienen könnte. Bayern will insgesamt 827,3 Millionen Euro zum Tunnel beisteuern. Und hat dazu noch akzeptiert, dass es teurer werden könnte. Bei solchen Großprojekten ist es nämlich durchaus üblich, dass den Kosten und einzelnen Beiträgen der Vertragspartner eine Preissteigerungsrate zugeordnet wird. Bezogen auf eine Inbetriebnahme im Dezember 2017 sind deshalb laut Vertrag Gesamtkosten von rund zwei Milliarden Euro denkbar. Münchens Elbphilharmonie, so könnte man befürchten, entsteht unter der Erde.