

Berlin fehlen die Mittel

Eine Milliarde für die Stammstrecke? Verkehrspolitiker in der Hauptstadt halten die Finanzierung des Tunnels für unrealistisch

Von Daniela Kuhr

Anton Hofreiter ist unüberhörbar Bayer. In München geboren, in München aufgewachsen, und in München hat er auch studiert. Vor sechs Jahren aber verschlug es ihn nach Berlin, in den Bundestag, wo er sich als Verkehrsexperte der Grünen schnell profilierte. Seit dem Frühjahr sitzt Hofreiter dem Verkehrsausschuss vor – und er ist damit in einer Position, wo er sich Gehör verschaffen kann.

Wenn es um die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke geht, könnte „der Toni“, wie er genannt wird, also auf den Putz hauen. Er könnte bei Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) Druck machen, damit der Bund endlich seinen Teil der Finanzierung zusagt. Doch das macht Hofreiter nicht. Und zwar nicht etwa, weil München so weit weg ist. Sondern weil er von der Sinnhaftigkeit des Projekts einfach nicht überzeugt ist. „Mir ist klar, dass München stark gewachsen und das S-Bahn-Netz mittlerweile völlig überlastet ist“, sagt er. „Aber die entscheidenden Engpässe im Netz werden durch die zweite Stammstrecke nicht beseitigt.“ Aus seiner Sicht wäre das Geld besser investiert, wenn man es nutzen würde, um „Schwachstellen in Pasing, am Ostbahnhof oder auch in den Außenästen zu beseitigen“.

Momentan sieht es allerdings so aus, als könnte Hofreiter all diese Überlegungen ohnehin einstellen. Schaut man sich die Finanzmittel an, die dem Bund in den kommenden Jahren zur Verfügung stehen, kehrt schlagartig Ernüchterung ein. Es ist schlicht kein Geld da, weder für eine zweite Stammstrecke noch für sonstige Maßnahmen im Münchner S-Bahn-Netz. Zwar stehen dem Bund noch bis 2019 insgesamt 2,52 Milliarden Euro an Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung, mit denen er Projekte des Schienennahverkehrs in den zehn westlichen Bundesländern fördern kann. Doch gleichzeitig liegen bereits Finanzierungswünsche in Höhe von gut sechs Milliarden Euro vor.



Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) spricht am Freitag bei der Haushaltsdebatte im Bundestag. Foto: dapd

Selbst mit bestem Willen ist es Ramsauer also nicht möglich, der Bahn und Bayern mal eben die eine Milliarde Euro zuzusagen, die für die Finanzierung des rund zwei Milliarden Euro teuren Projekts noch nötig wären. Zumal andere Bundesländer sich das kaum gefallen ließen.

In Hamburg etwa muss das S-Bahn-Netz ebenfalls dringend ausgebaut werden. Auch dafür sind GVFG-Mittel nötig. Sollte München die Milliarde bewilligt bekommen, „wäre das schlimm für uns“, sagt die Sprecherin von Hamburgs Verkehrssenator Frank Horch (parteilos). „Wir werden die Prioritätensetzung des Bundes bei der Vergabe der Mittel daher wachsam und kritisch beobachten.“ Auch Unionspolitiker sind skeptisch. Angesichts der angespannten Lage im Bundeshaushalt sei es „in hohem Maße unwahrscheinlich“, dass der Bund Bayern einfach so eine Milliarde zukommen las-

Das Ministerium reagiert zurückhaltend auf den Antrag.

se, sagt der Münchner Bundestagsabgeordnete Herbert Frankenhauser (CSU).

Ramsauer selbst hatte bereits im Mai gesagt, ohne einen Zuschlag für die Olympischen Spiele und entsprechende Fördermittel könne das S-Bahn-Projekt erst „in Zeiträumen bis 2025, wenn nicht sogar darüber hinaus verwirklicht werden“. Dennoch bleiben Bahn und Bayern zuversichtlich, dass es wenigstens bis 2019 mit der Inbetriebnahme klappt. Am Freitag reichte die Bahn einen ersten Antrag für die GVFG-Mittel beim Bund ein. Das Bundesverkehrsministerium reagierte zurückhaltend. Man sei nach wie vor bereit, „dieses große Projekt im Rahmen der vorhandenen finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten zu unterstützen“, sagte ein Sprecher – ohne jedoch zu erläutern, was das heißen soll. Bis Ende des Jahres, lautet das Ziel jetzt, soll „ein einvernehmliches Gesamtkonzept“ stehen.