



Bayerns Wirtschaftsminister Zeil fordert alle Beteiligten an einen Tisch, um die Finanzierungsfrage des Jahrhundertprojekts jetzt zu klären

Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil hat Bund, Land, Stadt und Bahn aufgefordert, sich kurzfristig zu einem S-Bahn-Gipfel zu treffen, um die Finanzierungsfrage der 2. Stammstrecke endgültig zu klären. „Das Gebot der Stunde ist ein Spitzengespräch, wie ich es seit Wochen fordere, um dieses Jahrhundertprojekt für die Boomregion München zu realisieren“, betont Zeil mit Blick auf voreilige Äußerungen, das Projekt 2. Stammstrecke nicht weiter zu verfolgen. An dem Gipfel sollten sich neben Ministerpräsident Horst Seehofer und Zeil selbst Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer sowie Oberbürgermeister Christian Ude und Bahnchef Rüdiger Grube beteiligen.

„Ich habe den Eindruck, dass die Dimension des Themas bei so mancher Äußerung aus dem Blickfeld gerät. Nicht nur die Metropolregion München, auch der Wirtschaftsstandort Bayern braucht dieses Projekt“, unterstreicht der Verkehrsminister. „Jedes Jahr wächst die Bevölkerung in der Region München um mehrere zehntausend Menschen. Ohne große Bypass-Lösung mit einer 2. Stammstrecke steuern wir auf einen Verkehrsinfarkt zu. Wir sollten uns nun mit Kreativität und dem nötigen konstruktiven Geist zusammensetzen, um die Finanzierungsfrage endgültig zu klären“, verlangt Zeil. Der Freistaat habe seinen Vorfinanzierungsanteil in Höhe von 350 Millionen Euro bereits im Nachtragshaushalt 2012 eingestellt. „Nun erwarte ich von OB Ude, dass er sich ebenfalls im Interesse seiner Bürgerinnen und Bürger bewegt. Für das prosperierende München, das bereit ist, über 500 Millionen Euro für einen Tunnel in Johanneskirchen auszugeben, wäre es einfach, 350 Millionen vorzufinanzieren. Ich betone: Es geht lediglich um eine Vorfinanzierung und nicht um eine Mitfinanzierung. Das heißt, die Stadt München geht nur in Vorleistung und bekommt ihr Geld zurück“, ergänzt Zeil und erläutert, dass dies ein gängiges Verfahren bei Infrastrukturmaßnahmen sei: „Beim Ausbau von U-Bahn oder Mittlerem Ring ist die Landeshauptstadt ja ebenfalls in Vorleistung gegangen.“

Plan-B-Spielereien erteilt der Verkehrsminister eine Absage. „Die 2. Stammstrecke ist ja schon der Plan B zu Transrapid und allen früheren Alternativplanungen. Einen Plan C gibt es nicht“, bekräftigt Zeil und erklärt warum: „Wer die 2. Stammstrecke beerdigt, gefährdet zahlreiche Einzelmaßnahmen. Vorhaben wie S-4-Ausbau, Taktverdichtung auf Außenästen oder Flughafenanbindung hängen doch unmittelbar vom Bau der 2. Stammstrecke ab. Wer die Planungen für das Gesamtprojekt einstellt, gibt nicht nur die Stammstrecke auf, sondern alle damit zusammenhängenden Maßnahmen“, ergänzt Zeil mit Nachdruck. „Gewünschte Taktverdichtungen und Express-Züge funktionieren ohne eine Kapazitätserweiterung auf der Stammstrecke nicht. Und die S-Bahn-Röhre ist zwischen Pasing und Ostbahnhof mit 30 Zügen pro Stunde voll ausgelastet“, erläutert Zeil. „Auch die immer wieder ins Feld geführten vermeintlichen Varianten Südring oder Nordtunnel sind keine Alternativen. Das haben Gutachten eindeutig ergeben. Ohne das Gesamtprojekt 2. Stammstrecke bleibt Nahverkehrspolitik in München Stückwerk“, so Zeil.

Abschließend fordert Zeil Ude auf, die Stammstrecke nicht dem Wahlkampf zu opfern, sondern das Wohl der Bürgerinnen und Bürger im Großraum München in den Vordergrund zu rücken. Es sollte gerade und besonders im Interesse von München und dessen Rathauschef sein, dass die boomende Stadt von einem Gesamtpaket inklusive neuem Hauptbahnhof, Sendlinger Spange und Flughafen-Express auf der S 8 profitiert. „Ich appelliere noch einmal eindringlich an Herrn Ude, das Projekt 2. Stammstrecke jetzt gemeinsam mit uns umsetzen.“

PRO BAHN: Aussagen sind verfehlt

Der Fahrgastverband PRO BAHN bezeichnet die Positionen des Wirtschaftsministeriums zum Tieftunnel als "verfehlt". So wird in dieser Meldung der S-Bahn-Tunnel als "Plan B" zum Transrapid bezeichnet. In Wirklichkeit dagegen ist eine zweite Stammstrecke seit den 1980er Jahren im Gespräch, im Jahre 2001 legte sich das Wirtschaftsministerium auf einen Tunnel fest, das war sieben Jahre vor dem Ende des Transrapid-Projekts. "Die Gemeinsamkeit zwischen Tieftunnel und Transrapid ist vielmehr, dass jahrelang an einem gescheiterten Projekt festgehalten wurde, und damit dem Verkehrssystem in München geschadet wurde" betont Andreas Barth, Münchner Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Ähnlich wie im März 2008 beim Transrapid will auch jetzt das Wirtschaftsministerium das Ende des Projekts noch nicht wahrhaben, obwohl es längst alle wissen. "Nachdem mehrfach versprochen wurde, dass das Projekt bis Ende 2011 unter Dach und Fach ist, bleibt jetzt nix mehr über als das Scheitern einzugestehen." stellt der PRO BAHN-Sprecher fest.

Eine inhaltliche Abhängigkeit der anderen Nahverkehrsprojekte vom Tieftunnel besteht dagegen nicht. "In den letzten Jahren wurde versucht, den Nutzen aus jeder Baumaßnahme immer dem Tieftunnel zuzurechnen; nur daher wurden die Projekte formal verknüpft, aber diese Verknüpfung ist auch wieder lösbar" so Andreas Barth weiter.

"Anstelle immer nur die Finanzierung zu verschieben, muss jetzt endlich was geschehen. Dies hat Ministerpräsident Seehofer richtig erkannt" betont der PRO BAHN-Sprecher. Anbieten würden sich als umsetzbare Projekte unter anderem Umbau und Sanierung des Bahnhofs Laim, die Verbindung der Sendlinger Spange mit der S-Bahn-Stammstrecke in Laim und Regionalzughalte an der Poccistraße.

Die bayerische Staatsregierung hatte im Jahr 2001 entgegen Empfehlungen die bis dahin laufende Planung für den S-Bahn-Südring aufgegeben und stattdessen einen zweiten S-Bahn-Tunnel beschlossen. Form und Streckenführung haben sich seit diesem Zeitpunkt mehrfach geändert. Im Dezember 2010 verkündete Verkehrsminister Zeil, dass die Finanzierung "gesichert" sei, obwohl noch eine grosse Finanzierungslücke existierte. Im April 2011 wurde ein Finanzierungsvertrag unterzeichnet, bei dem aber wesentliche Punkte offen blieben. Seit der Entscheidung im Jahre 2001 wurden keine wesentlichen Verbesserungsmaßnahmen mehr bei der S-Bahn München neu finanziert, da alle Finanzmittel für das Projekte 2. Tunnel reserviert werden. So ist beispielsweise der Bau eigener S-Bahn-Gleise zwischen München Ost und Markt Schwaben dem Tunnel zum Opfer gefallen.

23.04.2012 (ar)