

Bayern

Milliarden, verzweifelt gesucht

Die wichtigsten Bahnprojekte Bayerns kommen kaum voran, weil nicht genug Geld da ist. Wäre es da nicht besser, auf einige Vorhaben ganz zu verzichten?

Von Heiner Efferm

München - Donnerstag, 18. Oktober 2012, ein guter Tag für den Bahnverkehr in Bayern: Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) und der Münchner Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) verkünden, dass ein Kredit des Münchner Flughafens auf die Schiene umgeleitet werden könnte. Somit seien die 2,3 Milliarden Euro für den zweiten Tunnel der Münchner S-Bahn plötzlich wieder in Reichweite. Donnerstag, 18. Oktober 2012, ein schlechter Tag für den Bahnverkehr in Bayern: Die schon lange versprochene Beschleunigung der Strecke von München nach Lindau wird auch 2017 nicht kommen, die Kosten sind von 210 auf 298 Millionen Euro gestiegen. Wer die fehlenden 88 Millionen zahlt, ist unklar. Die Schweiz wird es nicht sein, die stellt schon 50 Millionen Euro bereit, weil Deutschland sonst die Finanzierung nicht hinbekommen hätte.

Zwei Nachrichten, die sich völlig unterschiedlich interpretieren lassen:

Die beiden Schienenbauprojekte hätten nichts miteinander zu tun, erklärt Eberhard Rotter, Verkehrsexperte der CSU im Landtag. Die Panne mit der Verbindung nach Lindau (und weiter nach Zürich) sei natürlich ärgerlich, aber das Geld komme halt aus verschiedenen Töpfen. Man dürfe Projekte nicht gegeneinander aufrechnen. 'Ich kann den Münchnern schwer erklären, jetzt nehme ich alles Geld und baue die Strecke Nürnberg - Erfurt fertig. Oder den Burghausern, wir lassen den Ausbau von München über Mühldorf nach Freilassing bleiben und machen dafür die zweite Stammstrecke.'

Ein typisches Beispiel für die chaotische Planung von Verkehrs-Großprojekten, sagt Toni Hofreiter von den Grünen, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag. Die Regierung traue sich nicht, Prioritäten zu setzen, und fange deshalb überall ein bisschen an. Denn Priorität hieße, zu dem einen zu sagen, du bekommst etwas, und zum anderen, du nicht oder erst später. 'Man will überall alles versprechen.' Um die Zusagen wenigstens einigermaßen plausibel erscheinen zu lassen, würden Projekte 'systematisch billig gerechnet'.

In Bayern stauen sich die Großprojekte der Deutschen Bahn. Die ICE-Strecke von Nürnberg nach Erfurt: Sie kommt im Bummeltempo voran. Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung München-Mühldorf-Freilassing, immerhin Abschnitt der europäischen Magistrale Paris - Budapest und Lebensader des bayerischen Chemiedreiecks: Er kommt über Absichtserklärungen und Flickschustereien seit Jahrzehnten nicht hinaus. Die Ertüchtigung der Verbindung von Augsburg und Ulm: Man spricht darüber. Seit diesem Sommer ganz am Anfang aller Planungen: zwei neue Gleise zwischen München und dem Grenzort Kiefersfelden als Teil des nördlichen Zulaufs für den geplanten Brennerbasistunnel. Die zweite S-Bahn-Röhre in München: viel Zuversicht, nun doch mit Taschenspielertricks die Finanzierung hinzubekommen. Rechnet man alles zusammen, ist die Zehn-Milliarden-Marke nicht mehr fern.

In diesem Moment suchen die Verkehrsministerien in Berlin und München 88 Millionen Euro für München - Lindau, um mittels einer Elektrifizierung endlich eine vernünftige Fahrzeit nach Zürich hinzubekommen. Momentan ist es schneller, den Flieger zu nehmen. In der Schweiz ist man 'sehr erstaunt' über das 88-Millionen Loch, das sich so plötzlich auftut. Im Juli habe die Botschaft in Berlin noch einen Brief von deutscher Seite erhalten, dass die Ertüchtigung bis 2017 abgeschlossen sein werde, sagt ein Sprecher des Bundesamtes für Verkehr in Bern. Aus der Schweiz werde kein weiteres Geld kommen, die Summe des Darlehens sei in einem Gesetz gedeckelt. Und die zugesagten 50 Millionen seien daran gebunden, dass bis 2020 alle Arbeiten abgeschlossen seien.

CSU-Verkehrsexperte Rotter mit Wahlkreis in Lindau hofft, dass irgendwo zwischen den vielen Milliardenprojekten noch die knapp 90 Millionen Euro für die Strecke München - Lindau aufzutreiben sind. Auch wenn er weiß, dass grundsätzlich etwas schief läuft im System: 'Der Verkehrshaushalt in Deutschland ist seit Jahrzehnten hoffnungslos unterfinanziert.' Die dadurch entstehende lange Planungszeit verteuere die Projekte dann nochmals: Die 210-Millionen-Rechnung für die Elektrifizierung stammt von 2007. Fünf Jahre später ist sie um etwa 40 Prozent teurer. Ein solcher Anstieg, das könne man auch bei Nürnberg - Erfurt sehen, führe dazu, dass das Projekt prinzipiell in Frage gestellt werde. Das verlängert wiederum die Planungszeit und lässt die Kosten erneut steigen. Doch eine Konzentration des Geldes auf einzelne, finanzierbare Strecken sei keine Lösung: 'Sie sind alle wichtig.'

Bis auf diesen letzten Schluss ist er sich mit seinem Kollegen Hofreiter, dem Verkehrsexperten bei den Grünen, erstaunlich einig. Der würde sich - allerdings aus der Position der Opposition heraus - auf weniger Projekte konzentrieren und diese möglichst schnell finanzieren. 'Ein vernünftiges Vorgehen wäre, zuerst sicherzustellen, dass der Bau finanziert und in überschaubarer Zeit realisierbar ist, und dann viel Geld auszugeben.'

Kritik äußert Hofreiter aber auch am Verhalten der Deutschen Bahn. Sie bekommt von der Bundesregierung seit Kurzem deutlich höhere Pauschalen für die Planung. 'Man hat den Eindruck, die Bahn spielt häufig auf Zeit, um möglichst hohe Kostenpauschalen herauszuholen', sagt Hofreiter. Auch im konkreten Lindauer Fall stößt auf Erstaunen, dass zum Beispiel überraschende Arbeiten an Brücken als Grund für die Kostensteigerungen genannt wurden. 'Haben die die Brücken erst jetzt gezählt?', fragt CSU-Mann Rotter. Auch dass Geld für Lärmschutz benötigt werde, hätte man schon früher annehmen können. Doch Rotter ist wenigstens über eines froh: dass nicht die Elektrifizierung grundsätzlich wieder in Frage gestellt

wurde. Und damit wieder Zeit vergeht und das Projekt teurer wird. Bayern halte nach wie vor am Ausbau der Verbindung fest, hatte Verkehrsminister Zeil betont. Dazu drückt er aufs Tempo. 'Wir brauchen hier so schnell wie möglich Klarheit.'

Solche Worte kennen auch die großen Chemiefirmen Wacker und OMV im oberbayerischen Chemiedreieck. Seit 30 Jahren warten sie auf ein zweites Gleis und die Elektrifizierung, die Schiene ist für sie elementar wichtig für den Gütertransport. Auch die Pendler auf der Strecke nach München sind Ankündigungen und Beteuerungen gewohnt. Allein das Vertrauen fehlt. Am kommenden Dienstag findet in Burghausen nun ein Kongress statt, der 'Anstoß sein soll für ein PPP-Modell', sagt Holger Magel, der Präsident der Bayerischen Akademie Ländlicher Raum, der die Veranstaltung moderieren wird. Weil 'auf absehbare Zeit keine komplette Finanzierung aus dem Bundeshaushalt zu erwarten' sei, heißt es in der Einladung, müssten halt private Unternehmen die Strecken ausbauen.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 20. Oktober 2012, Seite 66