



Bypass gegen den Infarkt: Parallel zur bestehenden Strecke (grün) soll ein zweiter Tunnel (rot) gebaut werden.

# Die Millionen-Sammler sind am Ziel

Unter allen Durchbruchmeldungen, die im Lauf der Jahre zur Stammstrecke abgesetzt worden sind, ist die gestrige von Minister Martin Zeil die gehaltvollste: Erstmals ist die Finanzierung der – geschätzten – Bausumme gesichert. Baurecht für das Mammutprojekt gibt es allerdings noch nicht, und politische Gegner betrachten die Erfolgsmeldung lediglich als Wahlkampfgetöse.

VON PETER T. SCHMIDT  
UND FELIX MÜLLER

In zwei Gesprächsrunden war festgeklopft worden, was Bayerns Verkehrsminister am Montag um 13:02 Uhr bei einer eilig einberufenen Pressekonferenz so verkündete: „Ich kann Ihnen heute mitteilen: Der Weg für die zweite Stammstrecke ist frei.“ Am Freitag hatten sich die Bundesminister Ramsauer (CSU, Verkehr) und Schäuble (CDU, Finanzen) mit Zeil (FDP) und Ministerpräsident Horst Seehofer auf die Eckpunkte geeinigt. Am Montagabend ging es dann in der Staatskanzlei um die Details – im Beisein von Vertretern der bayerischen Koalitionsfraktionen und der Bahn. Nun gebe es, so Zeil, „verbindliche Zusagen“, dass die Darlehen von insgesamt 492 Millionen Euro, die Bund, Land und Stadt im Flughafen stecken haben, komplett in die Stammstrecke fließen dürfen. Wie berichtet, hatte Seehofer das im Oktober vorgeschlagen. Der Flughafen gibt an, die Mittel jederzeit freigeben zu können, da sie nicht mehr für die dritte Startbahn gebraucht würden. Juristische Bedenken seien „vom Prinzip her ausgeräumt“, in den nächsten Tagen werde man über technische Details reden, so Zeil.

Auch die Finanzierungslücke von zuletzt noch 208 Millionen Euro ist geschlossen. Der Freistaat will weitere 100 Millionen Euro beisteuern,

und der Bund stellt zusätzlich 108 Millionen bereit – eine Summe, die angesichts des 27-Milliarden-Haushalts des Verkehrsministeriums „darstellbar“ sei, so Zeil.

Zeil geht von 2,047 Milliarden Euro Gesamtkosten aus, in denen schon ein Inflationspuffer von 250 Millionen steckt. Gerüchte, wonach

gen“, kündigte Zeil an. Man wolle so schnell wie möglich die Ausschreibung in die Wege leiten. Ende 2014 seien dann erste Vorab-Maßnahmen möglich, Baubeginn könnte im Jahr 2015 sein. Schon 2020 könnten dann erste Züge durch die neue Röhre rollen.

Beim Bundesverwaltungs-

FDP ist zwar nach wie vor nicht von der Tunnel-Lösung überzeugt, kündigte aber an, nicht dagegen zu protestieren. Auch von den Stadtrats-Grünen ist kein Widerstand zu erwarten, und die SPD, allen voran OB Ude, steht in dieser Frage ohnehin hinter Zeil und Seehofer (siehe weitere Berichte in diesem Lokalteil).

schutz und Sicherheitskonzept seien völlig unzureichend.

„Was Seehofer und Zeil zur Tunnel-Finanzierung abgeliefert haben, ist eher ein Wahlkampf-Gag“, hieß es aus dem Büro des Grünen-Bundestagsabgeordneten Toni Hofreiter. „Baurecht besteht vor den Wahlen 2013 ohnehin nicht, und danach werden die Karten neu gemischt.“ Kritik übt Hofreiters wissenschaftlicher Mitarbeiter Volker Leib am „Risikobudget“ in Höhe von 500 Millionen Euro, das Zeil eingeplant hat. Diese Summe würden – falls nötig – Freistaat und Bund im Verhältnis 40 zu 60 aufbringen, hatte Zeil erklärt. Laut Leib sei dieses Budget bisher nicht finanziert, man werde es aber „sicher brauchen. Bei Stuttgart 21 war der Risikopuffer auch schon vor dem Baubeginn aufgebraucht.“ Der Verdacht: Zeil schaffe Fakten, spätere Kostensteigerungen müsse man dann zähneknirschend mittragen. Ein Satz Zeils aus der Pressekonferenz könnte dieser Lesart Nahrung geben: „Wir werden die zweite Stammstrecke jetzt unumkehrbar auf die Schiene setzen.“

Zeil betont, es gebe „kein anderes Bauvorhaben, das so genau auf Kostensteigerungen untersucht worden ist“. Natürlich sei eine derartige Maßnahme „für die Hauptbetroffenen nicht einfach, aber wir müssen auch an die kommende Generation denken, und für die machen wir das.“

Ein Bürgerbegehren könnte die Röhre möglicherweise noch zu Fall bringen wie zuvor die dritte Startbahn am Flughafen. In Haidhausen denkt man darüber nach. Doch ein anderer potenzieller Initiator scheint bereits auf dem Rückzug zu sein. Die Junge Union München hatte vor wenigen Tagen beschlossen, sich für einen Bürgerentscheid über die zweite Stammstrecke aussprechen zu wollen – notfalls auch ohne die CSU. Gestern klang das schon wieder anders: „Jetzt ist eine neue Situation da“, sagte JU-Chef Günther Westner. Nächste Woche will er in seinem Vorstand das weitere Vorgehen beraten.



Der Stammstrecken-Tunnel, hier am Ostbahnhof, ist bereits jetzt bis an seine Grenzen ausgelastet. Jetzt ist das Geld für eine zweite Röhre gesichert.

FOTO: DPA

bahnintern bereits mit 2,6 Milliarden gerechnet wird, lassen Zeil kalt: Die Bahn habe seine Zahlen bestätigt.

Die Summe teilt sich auf wie folgt: Die Stadt steuert 113 Millionen aus dem Flughafen-Darlehen bei und zahlt 34 Millionen, damit im Zuge des Stammstreckenbaus Verbesserungen an der Laimer Unterführung ermöglicht werden. Insgesamt also 147 Millionen Euro. Die Bahn ist mit 133 Millionen dabei, der Bund stockt auf 493 Millionen auf. Der Freistaat trägt mit 1274 Millionen Euro den Löwenanteil – eine klare Abweichung von der üblichen Regel, wonach der Freistaat 40 und der Bund 60 Prozent der Kosten solcher Infrastrukturprojekte trägt. Die Zustimmung der Koalitionsfraktionen im Landtag hält Zeil dennoch für sicher.

Nun soll alles ganz schnell gehen: „Wir wollen möglichst schon 2013 Baurecht erlan-

gericht in Leipzig will man sich von dieser Euphorie nicht anstecken lassen. Hier liegt eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Mittelabschnitt an. Weitere Verfahren zu den Bauabschnitten 1 und 3 ruhen, um das erste Verfahren abzuwarten. Doch ein Termin sei nicht absehbar, sagte ein Gerichtssprecher ges-

Anzeige

Anzeige **Lebensfreude Messe**  
Gesund · glücklich · spirituell  
**München**  
30. Nov. – 2. Dez. · Alte Kongresshalle  
lebensfreudemessen.de

tern auf Anfrage. „Es könnte die zweite Jahreshälfte 2013 werden.“

Neben den juristischen Unwägbarkeiten sind auch politische Widerstände längst nicht ausgeräumt. Zwar muss Zeil keine Querschüsse von den eigenen Parteifreunden aus dem Stadtrat mehr fürchten. Die

Auf Landesebene dagegen ist das Projekt heftig umstritten, auch wenn Zeil beteuert: Wegen der Stammstrecke muss kein anderes Projekt im Schienen-Personennahverkehr zurückgestellt werden.“

Freie-Wähler-Chef Hubert Aiwanger geißelte die zweite Röhre als „unfinanzierbares Hirngespinnst“ und verglich sie mit dem umstrittenen Donausaubau und der Dritten Startbahn am Münchner Flughafen. Der Tunnel werde weit mehr als die veranschlagten zwei Milliarden Euro kosten, prophezeite Aiwanger. Mit einem Bruchteil dieser Kosten könnte bei einem intelligenten Mitteleinsatz im Münchner S-Bahn-Netz mehr erreicht werden.“

Grünen-Fraktionschef Martin Runge sagte, es müsse Schluss sein mit dem „Röhren-Wahnsinn“. Kosten und Nutzen stünden in keinem vernünftigen Verhältnis, Brand-