

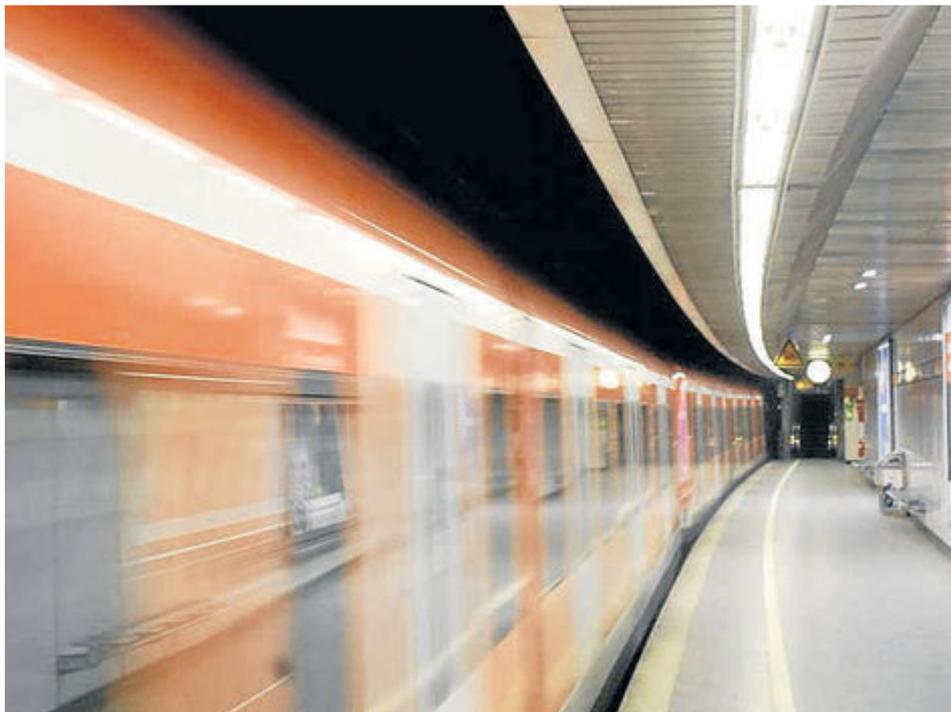
Artikel publiziert am: 14.04.10

Datum: 15.04.2010 - 08.19 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/gruenes-licht-zweiten-s-bahn-tunnel-715750.html>

Grünes Licht für zweiten S-Bahn-Tunnel

München - Der Ausbau des Bahnknotens München ist beschlossene Sache. Gestern votierte der Landtag für das milliardenschwere Projekt, zu dem auch der zweite S-Bahn-Tunnel gehört. Das größte Problem aber ist noch nicht gelöst: die Finanzierung.



© Schlaf

Wo geht die Reise hin? Der zweite S-Bahn-Tunnel ist beschlossen. Doch wird er auch gebaut?

Die vergangenen Wochen waren die der Weichenstellung für ein großes Vorhaben - laut Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) sogar „das größte und das wichtigste Schienenprojekt des Freistaats über die nächsten zehn Jahr hinaus“. Es geht um den Ausbau des Bahnknotens München. Zuletzt hatten schon die Staatsregierung und der Münchner Stadtrat dem Vorhaben zugestimmt. Gestern zog der Landtag nach. Mit den Stimmen von CSU, FDP und SPD votierte das Parlament für das Milliardenvorhaben. Die Grünen und die Freien Wähler versagten ihm indes ihre Zustimmung.

Es geht dabei um eine Reihe von Maßnahmen. Die wichtigste ist der Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels durch die Münchner Innenstadt von der Donnersbergerbrücke bis zum Ostbahnhof. Weitgehend parallel zu der ersten Röhre soll die zweite verlaufen, jedoch deutlich tiefer. 40 Meter unter der Oberfläche wird sie liegen, tiefer als jede andere Untergrund-Bahn in München. Sieben Kilometer wird die Strecke lang sein und zwei Milliarden Euro soll sie kosten. Ein zweiter zentraler Baustein ist eine schnellere Flughafen-Anbindung auf der Trasse der S 8. Der Streckenabschnitt zwischen Dagfing und Johanneskirchen soll ausgebaut werden, damit dort Express-S-Bahnen zum Airport rauschen können. Annähernd 200 Millionen Euro sind dafür veranschlagt. Die Mehrkosten einer eventuellen Tunnellösung müsse die Landeshauptstadt übernehmen, betonte Minister Zeil.

Doch auch außerhalb Münchens soll kräftig gebaut werden. Zum einen am sogenannten Erdinger Ringschluss samt der Walpertskirchener Spange, womit der Flughafen München eine Anbindung an die Bahntrasse nach Freilassing erhielt. Zudem soll laut Verkehrsministerium die Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden.

Wie viel das Vorhaben am Ende kosten wird, ist derzeit noch nicht klar. Minister Zeil erklärte gestern, dass die bis 2019 geplanten Projekte, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestemmt werden müssten, ein Finanzvolumen von rund drei Milliarden Euro hätten. Der verkehrspolitische Sprecher der CSU-Fraktion, Erwin Huber, nannte eine andere Zahl. „Die Gesamtkosten belaufen sich auf 6,2 Milliarden Euro.“ Die schlüsselten sich so auf: 3,4 Milliarden entfallen auf die zweite Stammstrecke, den Ausbau der S 8 zum Flughafen und den Erdinger Ringschluss. Weitere 2,8 Milliarden soll der Ausbau der Bahnstrecke München-Freilassing kosten. Das Ministerium kalkulierte hier indes mit einer abspeckten Variante für 560 Millionen.

„6,2 Milliarden - im Moment ist kein Konzept da, wie das finanziert werden soll“, sagte der Münchner Landtagsabgeordnete Michael Piazzolo (Freie Wähler). Auch der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Martin Runge, erteilte dem Vorhaben eine Absage. „Der Nutzen der Maßnahmen steht in keinem Verhältnis zu den Kosten“, sagte Runge. Das Projekt entwickle sich wie der Transrapid zu einem „Fass ohne Boden“ und stehe in Konkurrenz zu einer ganzen Reihe von Ausbau-Vorhaben bei S-Bahn, U-Bahn und Tram in anderen Regionen Bayerns. Diese liefen nun Gefahr, verhindert oder verzögert zu werden. Selbst eine Fertigstellung des Tunnels bis zu möglichen Olympischen Winterspielen 2018 sei „pure Illusion“.

Ungeachtet dessen hält Verkehrsminister Zeil an seinem Zeitplan fest. Bei einer Bauzeit von sechseinhalb Jahren ab Anfang 2011 sei eine Fertigstellung bis zum Fahrplanwechsel 2017/2018 noch erreichbar. Nun will Zeil Finanzierungsgespräche mit dem Bundesverkehrsministerium aufnehmen. Leicht dürften die nicht werden. Im Vorfeld hatte selbst Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) eingeräumt, dass dies „schwierige Verhandlungsrunden“ werden dürften.

Der GVFG-Topf des Bundes nämlich ist endlich. Schon jetzt erhält Bayern den Großteil der zur Verfügung stehenden Gelder. Laut CSU-Verkehrssprecher Erwin Huber müsste der Bund bei dem nun geplanten Ausbau des Bahnknotens München allein 1,8 Milliarden Euro zusätzlich für den Tunnel, die Flughafen-Anbindung und den Erdinger Ringschluss mittragen. Hinzu käme der Ausbau der Strecke München-Freilassing, die mit 2,8 Milliarden ausschließlich den Bund treffen würde. Die geplanten Projekte hätten ein „Kostenvolumen, das auch uns die Sorgenfalten auf die Stirn treibt“, sagte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Andreas Scheuer (CSU), gestern anlässlich einer Verkehrskonferenz in München (siehe Kasten).

Schon vor dem Baubeginn war der S-Bahn-Tunnel nicht ganz billig. Laut Verkehrsministerium haben die Planungen seit 2001 bis heute rund 65 Millionen Euro gekostet.

Matthias Kristlbauer