

München City

Die S-Bahn lehnt eine Beteiligung ab. Bahn soll mehr für den Tunnel zahlen

Angesichts der Millionengewinne im Nahverkehr fordern Politiker einen höheren Beitrag zur Finanzierung der Stammstrecke

Von G. Eisenkolb, D. Hutter und M. Staudinger

und M. Staudinger

München - In der Debatte um die Finanzierung des zweiten S-Bahn-Tunnels wächst der Druck auf die Deutsche Bahn, aus eigener Kasse einen höheren Beitrag für das Milliardenbauwerk zu leisten. Nach Einschätzung von Münchens Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) ist das S-Bahn-System eines der lukrativsten deutschlandweit, möglicherweise sogar das lukrativste - da sei es nicht nachvollziehbar, warum die Bahn als Hauptprofiteur nicht zumindest in Form eines Darlehens mehr Geld zur Realisierung des wichtigen Projekts beitragen sollte. Eine finanzielle Beteiligung der Stadt, um die Finanzierungslücke von 350 Millionen Euro zu schließen, lehnt Ude weiter ab.

Der OB nannte zwar keine Geschäftszahlen. Die als separate Tochtergesellschaften organisierten S-Bahnen in Berlin und Hamburg seien aber echte 'Cash-Cows'. Die Bahn verdient traditionell im Nahverkehr mehr Geld als auf den Fernstrecken, da für das regionale Angebot Zuschüsse der Länder fließen. Die S-Bahn München ist Teil von DB Regio und spielt dort eine maßgebliche Rolle: Etwa zwei Drittel aller Fahrgäste im bayerischen Regionalverkehr sitzen in der Münchner S-Bahn, deren Züge zudem wesentlich besser ausgelastet sind als die Verbindungen auf dem flachen Land.

Der Fürstenfeldbrucker Landrat und Sprecher der MVV-Landkreise, Thomas Karmasin (CSU), teilt die Einschätzung Udes, dass die Bahn mit der Münchner S-Bahn Riesengewinne einfährt. Er schätzt, dass der Betreiber mit der S-Bahn in der Region München in guten Jahren Überschüsse in dreistelliger Millionenhöhe erwirtschaftet. Das heißt, es handelt sich um Beträge von weit mehr als 100 Millionen Euro. Karmasin beruft sich auf eine gute Quelle, von der er den dreistelligen Millionenbetrag erfahren habe, über einen schriftlichen Nachweis für den ihm vertraulich genannten Gewinn verfüge er nicht. Dieser Frage müsse der Bund als Eigentümer der Bahn nachgehen.

Auch Karmasin fordert, mit dem Gewinn der Bahn die Finanzierungslücke zum Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke zu schließen. In welcher Form das geschehen soll, ließ er aber offen. Er sei erstaunt darüber, dass keiner die Bahn in die Pflicht nehme, das Geld dort zu investieren, wo es erwirtschaftet werde. Stattdessen fließe es in verlustbringende ausländische Investitionen, etwa den Kauf von Firmen im Großraum von London und in Afrika.

Bei der S-Bahn München sieht man die Sache hingegen anders. Das Unternehmen erteilt der Forderung der Politik eine klare Absage und verweist auf die Konzernstruktur. 'Die Deutsche Bahn AG hat dem Freistaat bereits zugesichert, das Projekt mit 133 Millionen Euro zu unterstützen', sagt ein Sprecher. Das tue sie in ihrer Funktion als Betreiber des Schienennetzes. Von der S-Bahn München sei aber kein Geld zu erwarten. Sie sei schließlich ein Verkehrsunternehmen und nicht für die Infrastruktur zuständig. 'Es ist die Aufgabe der Politik, die Finanzierungslücke zu schließen, nicht die der S-Bahn München', sagt der Sprecher. Zum Umsatz des Unternehmens wollte er keine Angaben machen - das sei ein Geschäftsgeheimnis.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 17. Dezember 2011, Seite 49