

Thema

Das große Schwarze-Peter-Spiel

Einst schien es so, als ob alle die zweite Stammstrecke für München wollten, jetzt wird bereits der Schuldige für das Scheitern des Projekts gesucht - neun Protagonisten im Kurzporträt

Boshaft betrachtet könnte man sagen, das letzte große Verkehrsprojekt, das der bayerischen Staatsregierung geglückt ist, war der Rhein-Main-Donau-Kanal. Das war in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Andere Projekte verteuerten sich, verzögerten sich oder platzten ganz. So wie die Fata Morgana Transrapid, mit welcher Edmund Stoiber, der Vorgänger des amtierenden Ministerpräsidenten Horst Seehofer (beide CSU), den Münchner Flughafen endlich an die Stadt anbinden wollte. (Einen Flughafen ohne ausreichende Verkehrsanbindung zu bauen gehört im Übrigen auch nicht zu den Glanzlichtern bayerischer Verkehrspolitik.)

Jetzt dürfte Seehofer mit der zweiten Stammstrecke das Gleiche passieren, und der CSU-Chef weiß ganz genau: Er wird am Ende nicht gut aussehen dabei. Wie immer, wenn eine Sache schiefzugehen droht, versucht der Ministerpräsident, der ein versierter politischer Zocker ist, die Schuld bei jemand anderem abzuladen. Im vergangenen Jahr setzte er seinen Parteifreund, den Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, mit einem Ultimatum unter Druck. Zuletzt versuchte Seehofer, dem Münchner Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) eine Mitschuld zuzuschieben, obwohl die Stadt für die S-Bahn gar nicht zuständig ist. Innerlich ist Seehofer längst auf Distanz zu dem Projekt Stammstrecke gegangen. In einer internen Runde ließ er, sehr zum Ärger seines Wirtschaftsministers Martin Zeil (FDP), kürzlich durchblicken, dass er einen neuen Konzertsaal in München für wahrscheinlicher hält als einen zweiten S-Bahn-Tunnel. fa

Taktisch war es nicht unklug, was die CSU sich da ausgedacht hat: Einfach mal von der Stadt Geld für die S-Bahn zu verlangen - das erste Mal seit Bau und Inbetriebnahme der ersten Stammstrecke vor knapp 40 Jahren. Und so ist nun ausgerechnet Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) in die Rolle des Verhinderers und damit in die Defensive geraten. Dabei steht der SPD-Mann seit gut zehn Jahren so eisern hinter der Röhren-Planung wie sonst kaum ein Politiker.

Ude war einst ein Verfechter des Südrings, hat sich aber mit dem früheren bayerischen Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) darauf verständigt, ganz friedlich per Gutachten nach der besten Lösung zu suchen. In der daraufhin erstellten Studie siegte ganz klar der Tunnel, und so kämpften Ude und Wiesheu, die sich ohnehin recht gut verstanden, von da an einmütig für den Bau der Röhre. Zeitweise, auf dem Höhepunkt der vor einigen Jahren wieder aufgeflamten Tunnel-Südring-Debatte, war die SPD die einzige Partei, die mit Ude an der Spitze geschlossen für den zweiten Tunnel plädierte. Es gilt als wahrscheinlich, dass die Person Udes maßgeblich für das Entstehen der jetzt tobenden Debatte war, wer viel Geld dem Bund vorstrecken soll. Seit der Noch-OB sein Interesse am Amt des Ministerpräsidenten verkündet hat, bemüht sich die CSU, der ungeliebten Konkurrenz möglichst viel Schaden zuzufügen. dh

Im Gezerre um die zweite Stammstrecke ist Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) bayerisch gesprochen die ärmste Sau von allen. Er hat das Projekt von seinen Vorgängern geerbt, genau wie eine lange Liste anderer Projekte. Alle haben sie gemeinsam, dass sie zwar wahnsinnig wichtig und vordringlich sind, dass für sie aber leider kein Geld da ist. Dabei haben die Christsozialen Ramsauer, der eigentlich viel lieber CSU-Landesgruppenchef geblieben wäre, ja gerade deswegen zum Bundesverkehrsminister gemacht, damit er dafür sorgt, dass für bayerische Projekte immer genug Geld da ist.

Eine Weile hat Ramsauer, Herr über viele Luftbuchungen, seine Hoffnung an eine weitere Luftbuchung geknüpft: Wenn München den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018 bekommen hätte, hätte es womöglich einen Sondertopf des Bundes gegeben, weil Olympia nun mal eine Sache von nationaler Bedeutung ist. So wie seinerzeit die Weltausstellung Expo in Hannover. Und aus diesem Sondertopf hätte dann die zweite Stammstrecke bezahlt werden können, so Ramsauers Kalkül. Doch daraus wurde nichts und jetzt könnte Ramsauer als der CSU-Minister dastehen, der ein besonders wichtiges bayerisches Mega-Projekt beerdigen muss. Dass ihm am Ende womöglich auch noch ausgerechnet Seehofer, einer seiner Intimfeinde, die Schelle des Versagers umhängen könnte, macht die Sache für Ramsauer noch unangenehmer. fa

Martin Runge hat sich einen Namen gemacht als vehementester Gegner des geplanten zweiten S-Bahn-Tunnels. Seit Jahren schon kämpft der Gröbenzeller gegen das 'Unsinnprojekt', das 'Milliardengrab', das 'Phantom'. Bis zum Fraktionschef der Grünen im Landtag hat es der 54-Jährige damit gebracht. Detailverliebt kniet sich Runge in die Materie hinein, nervt Staatsregierung wie Bahn-Ingenieure immer wieder mit Anfragen. Sein Grundsound lautet dabei stets: Statt zwei Milliarden Euro in den Tunnel zu verbuddeln, wäre es besser, mit kleineren Maßnahmen schnell Abhilfe zu schaffen.

Im Fokus hat Runge dabei auch die S4-West - also jene S-Bahn, die durch seinen Wahlkreis führt. Er fordert seit langem einen Ausbau der Strecke. Und zusammen mit anderen Politikern aus dem Landkreis gelang ihm dabei das Kunststück, die S4 im Landtag ganz oben auf der Agenda zu platzieren - obwohl es auf anderen S-Bahn-

Abschnitten kaum weniger eng und chaotisch zugeht. Auch im Planfeststellungsverfahren für den zweiten Tunnel mischte Runge immer wieder mit, wies auf Planungsfehler und Brandschutzmängel hin. Dass mittlerweile nicht nur die Finanzierung stockt, sondern auch für keinen der drei Planungsabschnitte Baurecht vorliegt, ist für ihn Ausweis 'maßloser Inkompetenz'. Sein Fazit: 'Die', damit meint er Schwarz-Gelb und die Bahn, 'die können's einfach nicht.'mvö

In einem Punkt hatte Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil recht, als er zusammen mit Deutsche-Bahn-Vorstand Volker Kefer vor etwa einem Jahr den Bau- und

Finanzierungsvertrag für die geplante zweite Stammstrecke unterschrieb: 'So nah wie jetzt waren wir der Realisierung der zweiten Stammstrecke noch nie', sagte er damals. Zeil hatte sich bereits zu Beginn seiner Amtszeit im Herbst 2008 das Projekt zu eigen gemacht. Ganz im

Gegensatz zu seinen zwei Amtsvorgängern von der CSU, die den Tunnel eher lieblos denn engagiert vorangetrieben hatten.

Zeil machte Druck bei der Bahn, was sowohl die Planung wie auch den Finanzierungsanteil des Konzerns betraf. Er wurde immer und immer wieder in Berlin vorstellig, um die nötigen Milliarden aufzutreiben. Sogar eine Aufstockung des Landesanteils im Rahmen der Vorfinanzierung setzte er durch. Dabei war und ist da beim Koalitionspartner CSU die Skepsis groß viele Abgeordnete fürchten, dass zu viel Geld in die Metropole München fließen könnte. Helfen allerdings wird wohl auch Zeils Engagement dem Projekt am Ende nicht.

Es stellt sich nun die Frage für den FDP-Minister, der in Gauting vor den Toren Münchens lebt, wie er sich mit möglichst wenig Blessuren aus dem Stammstrecken-Dilemma herauswinden kann. Mittlerweile hat der 55-Jährige, der bei Auftritten oft etwas tapsig und behäbig wirkt, auf Attacke umgeschaltet: Zuletzt griff er neben Münchens Oberbürgermeister Christian Ude auch die Minister in Berlin heftig an und forderte 'ein letztes Mal' von den für Schiene und Finanzen Zuständigen, Peter Ramsauer und Wolfgang Schäuble, sie sollten bis Ende Mai erklären, ob sie den Tunnel nun bezahlen wollen. mvö

Der zweite Stammstrecken-Tunnel stand schon einmal vor dem Scheitern: In den Jahren 200 und 2010, als nicht nur die Grünen in der Tunnelfrage gespalten waren, sondern auch die Christsozialen in zwei Lager zerfielen. Vor allem der Münchner CSU unter ihrem damaligen Vorsitzenden Otmar Bernhard waren auf einmal gehörige Zweifel gekommen, ob der erhoffte Nutzen des neuen Innenstadt-Tunnels die hohen Milliardenkosten rechtfertigt. Plötzlich galt auch der Ausbau des Südrings wieder als interessante Option, und als kurze Zeit später der sogenannte Nordtunnel auf dem Münchner Nahverkehrs-Basar auftauchte, hatte Münchens CSU einen neuen Favoriten. Und der zweite Stammstrecken-Tunnel unter der Innenstadt hindurch keine politische Mehrheit mehr.

Eine zweite Tunnel-Südring-Studie wurde verfasst, die das Ergebnis der ersten zwar bestätigte, kurz später aber von allen angezweifelt wurde, die anderer Meinung waren. Die Debatte wurde immer verfahrenere, bis Ministerpräsident Horst Seehofer der Kragen platzte und schließlich das sprach, was in der Politik gemeinhin als Machtwort bezeichnet wird: Ende der Debatte, der Tunnel wird gebaut. Seitdem ist die innerparteiliche Debatte nahezu verstummt. Klar ist aber auch: Echte Freunde hat der Tunnel nur wenige in der Münchner CSU.dh

Mehrfach schon war Rüdiger Grube in München zu Gast. Bei einem Vortrag vor Studenten an der Technischen Universität, bei der Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrags für den zweiten Tunnel. Einen Satz sagte der Bahnchef dabei immer wieder und wieder: 'Die zweite S-Bahn-Stammstrecke hat für die Deutsche Bahn hohe Priorität.' Tatsächlich ist Grube allerdings nicht bereit, mehr Geld als die bislang mit Verkehrsminister Martin Zeil vereinbarten 1 Millionen Euro in das Projekt zu stecken. Obwohl Politiker aller Parteien ihn immer wieder dazu auffordern. Schließlich erwirtschaftet die Bahn mit der Münchner S-Bahn hohe Renditen genaue Zahlen dazu hält der Konzern unter Verschluss.

Grube allerdings steht auf dem Standpunkt, mit ihrem finanziellen Engagement sei die Bahn bereits an die Grenze gegangen. Zumal da der Konzern darüber hinausgehend bereit sei, einen Anteil von 100 Millionen Euro an einem 500-Millionen-Euro-Risikotopf zu übernehmen, auf den man zurückgreifen könnte, sollten die Kosten explodieren. Eine Alternative zum zweiten Tunnel haben Grube und seine Leute nicht in der Schublade. So ließ der Konzern erst kürzlich in einer internen Studie noch einmal belegen, dass der Betrieb auf der bestehenden Stammstrecke an der Kapazitätsgrenze laufe zusätzliche Züge seien einfach nicht durch die Innenstadt zu schleusen. mvö

Von der zweiten Röhre unter der Münchner Innenstadt sollten vor allem die Bewohner des Umlands profitieren, die täglich mit der S-Bahn in die Landeshauptstadt pendeln. Als Sprecher der Landkreise im Münchner Verkehrsverbund wäre der Fürstenfeldbrucker Landrat Thomas Karmasin der geborene Vertreter dieser Menschen - zumal sein Landkreis allein von drei S-Bahnlinien erschlossen wird, von denen eine noch nicht einmal zu den Stoßzeiten im Zehnminutentakt verkehrt.

Doch der CSU-Kommunalpolitiker übt sich zumindest öffentlich in Zurückhaltung. Wenn Karmasin sich ausnahmsweise zu Wort meldet, erneuert er sein Bekenntnis zur zweiten Stammstrecke und macht auch schon mal einen Vorschlag, wo man das fehlende Geld für den Tunnelbau auftreiben könnte: bei der Deutschen Bahn, die mit der Münchner S-Bahn in guten Jahren schließlich schöne Gewinne einfährt.

Die Verbundlandkreise können nach Ansicht ihres Sprechers dagegen keinen Beitrag zur Finanzierung des Münchner Tunnels leisten. Als aus der Münchner CSU der Vorschlag kam, dass die Nutznießer des S-Bahnausbaus einen Teil der Kosten als Kredit vorstrecken könnten, zeigte Thomas Karmasin sich anders als seine Landratskollegen zwar im Prinzip aufgeschlossen für die Idee. Aber nur, um dann mit Blick auf die angespannte Finanzlage der Kommunen doch abzuwinken. Wäre der zweite S-Bahn-Tunnel ein Lebewesen, käme nur eine Person als Vater in Frage: Otto Wiesheu (CSU). Der einstige Wirtschafts- und Verkehrsminister des Freistaats, der von 1 bis Ende 2005 amtierte und dann zur Bahn wechselte, hat das Tunnel-Projekt in die politische Diskussion eingebracht und jahrelang vehement unterstützt - mehr als seine drei Nachfolger Erwin Huber, Emilia Müller und Martin Zeil zusammen.

Schon zu Wiesheus Zeiten war immer von der kurz bevorstehenden Einigung in Sachen Finanzierung die Rede. Das galt sowohl für den S-Bahn-Tunnel als auch für den Transrapid, für den Wiesheu ein besonderes Faible hatte. Beide Projekte sollten ursprünglich bis 2010 fertiggestellt sein. Es kam bekanntlich anders.

Dass es bislang nichts geworden ist mit der Röhre, führt der CSU-Mann auf einen Rückschlag 2005 zurück. Damals wurde bekannt, dass das Projekt deutlich teurer kommt als vorhergesagt. Von den größten Verkehrsprojekten der Wiesheu-Ära, neben Tunnel und Transrapid sind das unter anderem auch der Erdinger Ringschluss und die Walpertskirchner Spange, ist bis heute kein einziges umgesetzt worden. Wäre Wiesheu länger im Amt geblieben, hätte dies aber wohl den Anti-Tunnel-Kampf der Jahre 2000 und 2010 in der Münchner CSU verhindert. Denn der frühere Generalsekretär genoss hohe Autorität in seiner Partei, seine höchstpersönliche Planung hätte so schnell keiner in Frage gestellt.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 18. April 2012, Seite 8