

München City

Das Verkehrsministerium in Berlin will sich zu dem Plan nicht äußern.'Das Geld reicht hinten und vorne nicht'

Die Grünen und die Münchner FDP kritisieren die geplante Verwendung der Flughafendarlehen für den Bau der Stammstrecke

München - Kommt er nun also doch, der geplante zweite S-Bahn-Tunnel? Wie berichtet, wollen Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) und Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) für den Bau 492 Millionen Euro verwenden, die der Flughafen seinen drei Gesellschaftern Freistaat, Bund und Stadt schuldet. Kritik an dem Vorhaben kommt von der FDP-Stadtratsfraktion, die mehrheitlich gegen den zweiten Tunnel ist. Fraktionschef Michael Mattar warnte, mit einem solchen Schritt würde das Geld 'endgültig in den Tunnel versenkt'. Er mahnte, die Mittel könnte man 'sinnvoller verwenden' - etwa für den viergleisigen Ausbau der S8 im Osten oder für die U5 nach Pasing.

Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil, ebenfalls FDP, begrüßte dagegen den Vorschlag Seehofers und kündigte an, den mit der Bahn im April 2011 geschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrag für das Projekt erneut zu verlängern.

Auf wenig Begeisterung stößt der Plan bei den Grünen. Die Stadtratsfraktion findet es zwar gut, dass das Geld in den Ausbau des Nahverkehrs gesteckt werden soll, sie fordert aber, dass die Mittel zunächst in 'Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der S-Bahn-Situation' investiert werden. Laut Landtags-Fraktionschef Martin Runge ist zudem klar, 'dass auch mit den Millionen vom Flughafen das Geld hinten und vorne nicht reichen wird'. Der grüne Bundestagsabgeordnete Anton Hofreiter ergänzte, schon jetzt würden sich Kostensteigerungen bei dem Projekt abzeichnen. Intern gehe die Bahn von 2,3 statt zwei Milliarden Euro Baukosten aus. Rechne man mit der höheren Summe, fehlten trotz der Flughafen-Gelder 200 bis 400 Millionen Euro.

Runge kritisierte, es sei offen, ob der Bund überhaupt bereit sei, seinen Anteil an dem Gesellschafterdarlehen von 128 Millionen Euro in den Bau des zweiten Tunnels umzulenken. Die Budgethoheit liege bei den Bundestagsabgeordneten. Und bei denen werde ein plötzlich auftauchender Millionenbetrag 'Begehrlichkeiten wecken'. Ein Sprecher von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) erklärte, 'die Materie' habe 'höchst diskreten Charakter'. Daher kommentiere man 'die genannten Inhalte nicht'.

Sicher ist: Selbst wenn der Bund seinen Anteil an den Gesellschafterdarlehen in den Tunnel lenkt, müsste er nach derzeitigem Stand noch 350 Millionen Euro als sogenannte 'Vorfinanzierung' vom Freistaat annehmen, um das Finanzloch stopfen zu können. Auf eine Anfrage von Hofreiter im Februar, ob das Bundesverkehrsministerium bereit sei, ein 'projektbezogenes Darlehen' vom Freistaat anzunehmen, antwortete der parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) kurz und knapp mit 'Nein'. Hofreiter vermutet nun, der Bund halte sich in diesem Punkt zurück, weil er 'keinen Präzedenzfall schaffen möchte'. Andernfalls könnten nämlich andere finanzkräftige Bundesländer wie Baden-Württemberg oder Hessen ebenfalls solche Vorfinanzierungsmodelle anstreben - und dem Bund damit auf lange Sicht hohe finanzielle Folgelasten aufbürden. Schließlich müssten auch 'vorfinanzierte' Mittel irgendwann mal zurückgezahlt werden, sagt Hofreiter. Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 22. Juni 2012, Seite 41