

Zweite Stammstrecke

# Das tote Gleis

22.12.2011, 17:14

*Die wichtigsten Fragen und Antworten. Von Marco Völklein*

Das Geld fehlt - dies ist die einzige Klarheit in der Causa "Zweite Stammstrecke". Der Bund kann seinen Anteil an dem Milliardenprojekt offenbar nicht aufbringen. Wie geht es jetzt weiter mit dem völlig überlasteten S-Bahn-Netz? Und was ist aus dem geplanten Airport-Express geworden?

*Es fehlt am Geld - so einfach ist die Sachlage. Auch bei ihrem etwa einstündigen Spitzengespräch am Mittwochabend in der Staatskanzlei konnten Ministerpräsident Horst Seehofer, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (beide CSU) und Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) die Frage einer Finanzierung für den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke nicht beantworten.*



Für viele erscheint das Schienennetz der Bahn verworren - ähnlich stellt sich die Lage beim zweiten Tunnel dar. (© Alessandra Schellnegger)

*Ramsauer sieht offenbar keine Möglichkeit, den Bundesanteil von etwa einer Milliarde Euro an dem 2,2-Milliarden-Euro-Projekt aufzubringen. Das Gezerre um den Tunnel geht also ins nächste Jahr.*

## **Wieso fehlt das Geld?**

Ramsauers Etat ist chronisch unterfinanziert. Aus sämtlichen Bundesländern melden die Politiker Wünsche an - alle kann er nicht bedienen. Das Geld für die zweite Stammstrecke soll aus einem Topf kommen, der "Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz" heißt, kurz GVFG. In dem stehen bis zum Jahr 2019 nur für die westlichen Bundesländer 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung (und 2019 läuft das Programm aus). Etwas weniger als die Hälfte des Geldes soll also in ein einziges Münchner Projekt fließen. Würde Ramsauer dies genehmigen, würde es in anderen Regionen einen Aufschrei geben.

Zweite Stammstrecke

# Wie geht es jetzt weiter?

22.12.2011, 17:14

## Wie geht es jetzt weiter?

Weil Ramsauer in Finanznot ist, kamen CSU und FDP auf eine andere Idee: Freistaat und die Stadt München könnten dem Bund jeweils 350 Millionen Euro in Form eines Kredits vorstrecken. Die CSU im Rathaus regte an, auch die Landkreise des MVV könnten sich daran beteiligen. Doch Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) wie auch die Landräte lehnen die Idee ab.

Ihre Argumente: Erstens ist für die S-Bahn der Freistaat zuständig. Und zweitens müssen die Kommunen mit neuen Schulen und Kindertageseinrichtungen schon genug Geld investieren, um die Folgen des Wachstums der Region zu schultern.

Dennoch wollen Stadt und Freistaat nun auf "Fachebene" die noch offenen Fragen klären lassen - um dann letztlich politisch zu entscheiden.

Sie sind jetzt auf Seite 2 von 4 nächste Seite

Zweite Stammstrecke

# Wie stehen die Chancen?

22.12.2011, 17:14

## Was sollen die Fachleute klären?

Unter anderem, zu welchen Zinskonditionen die Stadt das 350-Millionen-Euro-Darlehen vergeben könnte, welche Sicherheiten hinterlegt werden, wann die Stadt das Geld zurückerhält - und ob eine Vorfinanzierung der Kommune rechtlich überhaupt gestattet ist. Unklar ist auch, ob als Kreditnehmer der Bund, der Freistaat oder die Bahn in Frage kommt.

## Wie stehen die Chancen?

Das ist offen. Sowohl die drei Herren aus der Staatskanzlei wie auch OB Ude betonen immer wieder, dass sie den zweiten Tunnel für absolut notwendig halten, um den Schienennahverkehr in der Region auch künftig am Laufen zu halten. Möglich also, dass sich Freistaat und Stadt doch noch auf eine Vorfinanzierung einigen.

Möglich aber auch, dass nicht: Denn im Herbst 2013 will Ude Seehofer als Ministerpräsident ablösen - und beide Lager hatten zuletzt die stockenden Planungen immer wieder zum Sticheln gegen den jeweiligen Gegner genutzt.

# Was wird aus dem Airport-Express?

22.12.2011, 17:14

## Sind andere Verbesserungen möglich?



## MVG – Vierte U-Bahn-Generationen

Stammstrecken-Gegner wie Martin Runge, Grünen-Fraktionschef im Landtag, fordern, "die zweite Röhre endlich zu beerdigen" - und so den Weg frei zu machen für kleinere Verbesserungen. Etwa einen Teilausbau des Bahn-Südrings, den Bau der "Sendlinger Spange", die im Störfungsfall die Umleitung von S-Bahnen zum Ostbahnhof ermöglicht, sowie einen Haltepunkt an der Poccistraße.

## Wie steht es mit einem Airport-Express?

Auch der ist umstritten. Der Landtag hatte auf Initiative der CSU das Verkehrsministerium beauftragt, die Beamten sollten prüfen, ob im bestehenden Schienennetz der S 8 durch kleine Eingriffe die Einführung einer Flughafen-Expressbahn möglich ist. Das Ergebnis: Für einen "Express light" müsste das Land 82 Millionen Euro investieren, um zusätzliche Gleise und Weichen einzubauen.

Ein Vollausbau würde 239 Millionen Euro kosten - zudem müsse die zweite Stammstrecke her, anders lasse sich der zusätzliche Verkehr nicht abwickeln. Der Landtagsabgeordnete Markus Blume (CSU) kritisiert, die Gutachter hätten "gerade nicht geprüft, was auf der bestehenden Infrastruktur möglich ist". Und Runge merkte an, vor Jahren hätten Gutachten aus dem Hause Zeil noch das Gegenteil gezeigt: Dass ein Express auch ohne zweiten Tunnel sehr wohl möglich sei.

## OB Ude stellt Ultimatum: Sonst wird zugeschüttet

22.12.11|[München](#)||

München - Zum Christkindlmarkt blinkt und glitzert es rund um den Marienplatz an allen Ecken und Enden. An allen Ecken? Nein! Das Bauloch am Marienhof ist der Schandfleck der Innenstadt. Jetzt hat OB Ude ein Ultimatum gestellt.



© Schlaf

Ein Bauloch mit Zäunen und Containern verunstaltet derzeit den Platz hinter dem Rathaus. Bis März sollen die Ausgrabungen beendet sein

Hinter dem Rathaus reißt ein riesiges Bauloch eine Lücke in die vorweihnachtliche Stimmung. Wie es mit der Grube weitergeht, soll im Frühjahr entschieden werden. Die Archäologen gehen jetzt erstmal in die Winterpause.

Die Grabungen auf Kosten der Deutschen Bahn sind eine Vorbereitung auf den Bau der zweiten Stammstrecke. Ob deren Finanzierung bis zum Ende der archäologischen Arbeiten im März unter Dach und Fach ist, steht in den Sternen. Oberbürgermeister Christian Ude will aber spätestens zum Ende der Frostperiode Tatsachen schaffen: Wenn die ersten Krokusse ihre Köpfchen aus dem Boden strecken und die Finanzierung bis dahin noch immer nicht steht, „wird die Baustelle zugeschüttet und der Marienhof wieder hergestellt“, betonte Ude gestern. Kommt die zweite Röhre, müssten die Baumaßnahmen Anfang 2013 beginnen und das Loch am Marienhof könnte bis dahin bestehen bleiben.

Die Archäologen ziehen derzeit eine positive Bilanz. „Die freigelegten Schächte waren sehr überraschend“, erklärt Barbara Wührer. „Das Plumpsklo ist für Archäologen die reinste Schatztruhe.“ Die Latrinen seien auch als Abfalleimer benutzt worden und gäben einen Einblick in die damaligen Lebensgewohnheiten. Bislang förderten die Forscher neben einer 1000 Jahre alten Kochtopfscherbe unter anderem alte Porzellanfiguren und verkohlte Bücher aus der früheren Stadtbibliothek zutage, die den Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg zum Opfer gefallen war. Nach dem Abschluss der Ausgrabungen ist eine Ausstellung der Fundstücke im Stadtmuseum geplant.

tom/lby

# Ohne Stammstrecke kein Express

21.12.11|[München](#)|

München - Bayerns Verkehrsminister Zeil macht die zweite Stammstrecke zur Bedingung für eine Express-S-Bahn zwischen Stadt und Flughafen. Das dürfte beim heutigen Spitzentreffen zum Finanzierungsstreit des Milliardenprojekts für Diskussion sorgen.



Erwin Huber will die Express-S-Bahn

Gut zehn Jahre ist es her, dass der damalige bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) eine Express-S-Bahn zum Flughafen München angekündigt hat. Der Bau könne rasch und preiswert verwirklicht werden, hieß es damals. 2005 könne die Strecke fertig sein. Nur 20 Minuten sollte die Fahrt ins Erdinger Moos dauern. Seither hat sich nichts getan, im Gegenteil: Der jetzige Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) hält eine Verbesserung der Flughafenankunft durch eine Express-S-Bahn auf der Linie 8 nur „im Zusammenspiel mit der zweiten Stammstrecke“ für möglich. Das geht aus einem Antwortschreiben an den Landtag hervor, das unserer Zeitung vorliegt.

Zum Hintergrund: Im Mai dieses Jahres hatten 13 CSU-Abgeordnete um die energischen Unterstützer einer Express-S-Bahn, Erwin Huber und Markus Blume, aber auch sechs FDP-Parlamentarier die Staatsregierung in einem Antrag aufgefordert, Ausbaumöglichkeiten der bestehenden Trasse zu prüfen.

Die Gutachter betrachten im Auftrag des Verkehrsministeriums zwei Varianten. Die kostengünstigere Version nennen die Ingenieure „Vorlaufbetrieb Flughafen-Express light“, sie ist ein Teilausbau. Mit einer Fahrzeit von 32 Minuten für die Strecke Hauptbahnhof-Flughafen würden im Vergleich zum aktuellen Fahrplan etwa acht Minuten

eingespart. Die Ingenieure listen eine ganze Reihe von nötigen Infrastrukturmaßnahmen auf Kosten: 82 Millionen Euro. Eine Untertunnelung, wie sie die Stadt München auf eigene Rechnung bauen würde, ist laut Experten nicht realisierbar. Die zweite Variante wäre ein Vollausbau und mit 239 Millionen Euro deutlich teurer. Sie funktioniert nur in Kombination mit einer zweiten Stammstrecke und wird von Minister Zeil favorisiert - es seien „keine deutlichen Kostenvorteile eines leistungsfähigen Teilausbaus im Vergleich zum Vollausbau erkennbar“.

Express-S-Bahn-Befürworter reagierten unzufrieden. CSU-Verkehrsexperte Erwin Huber sprach von einer „Enttäuschung“ und kündigte an, unabhängig von der Staatsregierung auf „Ideensuche“ für eine günstigere Verbesserung der Anbindung mit einfacheren Mitteln zu gehen. Die geprüften Varianten seien viel zu teuer, zu perfektionistisch.

Parteikollege Martin Blume stößt ins selbe Horn: „Wir wollten eigentlich wissen, was man auf der heutigen Strecke an Verbesserungen kurzfristig umsetzen kann.“ Dazu gebe das Gutachten keine Auskunft. Mittel- und langfristig sei er für eine Tunnellösung im Münchner Osten, Vorrang habe aber eine schnelle Entlastung für Pendler. Martin Runge, Verkehrsexperte der Grünen, bezeichnete die Haltung des Verkehrsministers als „grotesk“. Hintergrund sei das unbedingte Festhalten am „Unsinnprojekt zweite Stammstrecke“.

Doch das 2,2-Milliarden-Euro-Projekt steht seit Monaten auf der Kippe, weil sich Stadt und Freistaat um die Finanzierung streiten. Am heutigen Mittwoch setzten sich deshalb Ministerpräsident Horst Seehofer mit Zeil und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) an einen Tisch. Münchens Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) nimmt an dem Treffen nicht teil - allerdings auf eigenen Wunsch, sagte er im Gespräch mit unserer Zeitung. Nach einem Treffen mit Martin Zeil seien viele fachliche Fragen offen geblieben, die Ude vor einem politischen Gespräch klären wolle.

Dass Zeil für den Vollausbau ist, nahm Ude „mit Zustimmung und Erleichterung“ zur Kenntnis. Die „Light“-Variante, die einen oberirdischen Ausbau ohne Tunnel vorsehen würde, würde den Münchner Osten zerschneiden und den Bau von Wohngebäuden und Erholungsflächen verhindern, sagt Ude.

Während sich die Entscheidung über die Express-Verbindung zum Flughafen weiter verzögert, scheinen zwei andere Bahnprojekte konkret zu werden: Nach einem Treffen von Vertretern der Staatsregierung mit den Landräten aus Erding und Freising wurde bekannt, dass im Jahr 2012 der Planfeststellungsbeschluss für die Neufahrner Kurve erreicht werden soll. Zudem soll mit der Planung für den Erdinger Ringschluss begonnen werden.

Carina Lechner

# Zweite Stammstrecke wird noch teurer

20.12.2011, 10:03

Von Marco Völklein

Nach Berechnungen der Bahn liegen die Baukosten für die zweite Münchner Stammstrecke um 200 Millionen Euro höher als geplant. Die Planer rechnen nun mit Kosten von 2,237 Milliarden Euro.

Eine mögliche zweite S-Bahn-Stammstrecke würde mehr kosten als bisher geplant. Aus einer Übersicht, die dem Aufsichtsrat der Bahn vergangene Woche präsentiert wurde und die der SZ vorliegt, geht hervor, dass die Planer nun mit Kosten von 2,237 Milliarden Euro rechnen. Das sind gut 200 Millionen Euro mehr, als die Deutsche Bahn und das bayerische Verkehrsministerium bisher als Kostenrahmen angegeben haben.

Die Planer der Bahn begründen die Kostensteigerungen den Unterlagen zufolge mit "zwei weiteren Netz ergänzenden Maßnahmen" sowie der "voraussichtlichen Terminverschiebung um zwei Jahre". Bislang war geplant, den zweiten Tunnel unter der Innenstadt bis zum Jahr 2017 fertig zu stellen. Mittlerweile gehen die Planer von einer Inbetriebnahme im Jahr 2019 aus; diesen Termin hatte auch ein Vertreter des bayerischen Verkehrsministeriums vor kurzem bei einem Treffen des Regionalen Planungsverbands im Rathaus genannt.

Um welche ergänzenden Maßnahmen es sich konkret handelt, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Bislang schon waren im Paket zur zweiten Stammstrecke kleinere Maßnahmen auf den Außenästen vorgesehen - etwa ein Begegnungsgleis auf der S 2 bei St. Koloman oder der Ausbau der Schienenverzweigungen am Westkreuz. Fachleute gehen davon aus, dass der Großteil des Kostenanstiegs auf die zeitlichen Verzögerungen (und die damit verbundenen Preissteigerungen in der Baubranche) zurückzuführen ist. Ein Bahn-Sprecher erklärte auf Anfrage der SZ, zu Aufsichtsratsvorlagen äußere sich der Konzern grundsätzlich nicht.

Bahn und Freistaat wollen mit der zweiten Röhre den bestehenden Bahntunnel zwischen Ostbahnhof und Hackerbrücke entlasten und zusätzliche Express-S-Bahnen sowie Regionalzüge durch die Innenstadt schleusen. Etwa die Hälfte der Baukosten will das Land übernehmen, den Rest soll der Bund tragen. Um mögliche Kostensteigerungen abzufedern, hatten Freistaat und Bahn im Bau- und Finanzierungsvertrag einen "Risikopuffer" von 500 Millionen Euro vorgesehen, der zusätzlich zu den Baukosten eingeplant ist. Mit den nun aufgeführten Kostensteigerungen wäre dieser Puffer allerdings bereits zu einem Teil ausgeschöpft.

Die höhere Bausumme dürfte auch für Gesprächsstoff sorgen, wenn sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) und Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) am Mittwoch mit Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) treffen. Offen ist nach wie vor, ob der Bund seinen Beitrag von einer Milliarde Euro zu dem Projekt zuschießt. Anders als ursprünglich geplant wird OB Christian Ude (SPD) aber an dem Treffen nicht teilnehmen. CSU und FDP im Freistaat hatten die Stadt aufgefordert, 350 Millionen Euro als Darlehen an den Bund zu geben. Ude lehnt den Vorschlag ab.

Bevor die Spitzenpolitiker darüber verhandeln, sollen offene Fragen auf Fachebene geklärt werden, hieß es am Montag.

Landtag und Stadtrat hatten Ramsauer aufgefordert, bis Ende des Jahres zu sagen, ob er das Geld für den zweiten Tunnel gibt. Eine Aussage Ramsauers dazu fehlt bislang. Nun dürfte der Druck auf ihn steigen, zumal der zwischen Freistaat und Bahn geschlossene Vertrag zum Jahresende ausläuft. Aus dem Verkehrsministerium heißt es zwar, der Vertrag könne relativ problemlos verlängert werden - die Zeit läuft dennoch.

# Streit um zweite Stammstrecke: Spitzengespräch geplant

20.12.11|[München](#)|

München - Im Streit um den milliardenschweren Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München sollen noch vor Weihnachten weitere Gespräche stattfinden.

Im Streit um den milliardenschweren Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München will sich Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) noch vor Weihnachten mit Bayerns Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) an einen Tisch setzen. Das Spitzengespräch ist nach Angaben aus Teilnehmerkreisen für diesen Mittwoch geplant. Münchens Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) nehme nicht daran teil. Zunächst müsse die Stadt noch Detailfragen ausarbeiten.

Das Prestigeprojekt für die Entwicklung der boomenden Landeshauptstadt München steht seit Monaten auf der Kippe, weil sich Stadt und Freistaat um die Finanzierung streiten. Die Kosten für den Bau werden inzwischen auf 2,2 Milliarden Euro und damit auf 200 Millionen Euro mehr beziffert als ursprünglich geplant, wie eine Sprecherin des Wirtschaftsministeriums am Dienstag sagte und damit einen Bericht der "Süddeutschen Zeitung" (Dienstag) bestätigte. "Das ist aber keine neue Zahl", betonte sie. Es sei seit langem bekannt, dass sich die Kosten durch die längere Bauzeit nach der Olympia-Absage für München erhöht haben.

Die Stammstrecke quer durch München, auf der mehrere S-Bahnlinien fahren, gilt als die am dichtesten befahrene Bahnstrecke Europas. Deshalb soll Entlastung durch eine zweite Stammstrecke geschaffen werden. Weil bei den bisherigen Finanzierungszusagen von Bund und Freistaat für das Milliardenprojekt aber immer noch ein großes Loch klafft, hatte der Freistaat Bayern die Landeshauptstadt München um einen kommunalen "Vorfinanzierungsanteil" in Höhe von rund 350 Millionen Euro gebeten. Das lehnte Ude strikt ab und warf dem Freistaat vor, der Stadt den Schwarzen Peter zuschieben zu wollen, falls das Projekt scheitere.

*dpa*

# Spitzentreffen für S-Bahn-Tunnel

18.12.11|München||

München - Noch einmal soll der Versuch unternommen werden, die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke auf unkonventionelle Art zu ermöglichen.



© dpa

Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) hat die Beteiligten für kommenden Mittwoch in die Staatskanzlei gebeten.

Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) hat die Beteiligten für kommenden Mittwoch in die Staatskanzlei gebeten. Bisher zeigte keiner der Repräsentanten eine Neigung, über das jeweilige Pflichtteil hinauszugehen. Bundesverkehrsminister Ramsauer (CSU) hatte nach der Olympia-Pleite verkündet, dass der Bund damit keine Finanzierung außer der Reihe ermöglichen könne. Der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) forderte OB Christian Ude (SPD) dazu auf, 350 Millionen Euro als Darlehen vorzuschießen. Doch der Forderung der Staatsregierung erteilte Ude eine Absage: Es könne nicht Aufgabe der Kommune sein, für den Bund in die Bresche zu springen.

Gänzlich verweigern will sich der OB jedoch nicht. Nach den bisherigen Kostenschätzungen wird die zweite Stammstrecke zwei Milliarden Euro erfordern. Die Bahn hatte erklärt, über die vereinbarungsgemäß zugesagten 133 Millionen Euro werde sie nicht hinausgehen. Der Freistaat als Auftraggeber des S-Bahn-Verkehrs sicherte 900 Millionen Euro zu und stellte zudem ein Darlehen von 350 Millionen in Aussicht. ege

SZ 1.12.2011

## „Glasklare Zuständigkeiten“

Streit um die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke eskaliert – Ausschuss lehnt Vorfinanzierung durch die Stadt ab

Von Alfred Dürr

Im Streit um die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke sind die Fronten nun ganz verhärtet. Der Planungsausschuss des Stadtrats lehnte es in seiner jüngsten Sitzung gegen die Stimmen der CSU ab, dass sich die Stadt mit einer Vorfinanzierung von 350 Millionen Euro an dem Ausbau beteiligt. Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) nehme es in Kauf, kritisierte die CSU, dass ein für die Stadt und die Region sehr wichtiges Projekt an die Wand fahre.

Am Abend vor der Stadtratsentscheidung hatte ein Gespräch zwischen Oberbürgermeister Christian Ude und dem bayerischen Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) kein greifbares Ergebnis gebracht. Der Freistaat Bayern ist angesichts der knappen Kassen des Bundes be-

Die Landkreise haben den Vorstoß des Freistaats auch schon abgelehnt.

reit, einen Teil der Fördergelder vorzufinanzieren. Allerdings müsse die Landeshauptstadt ebenfalls 350 Millionen Euro dazugeben, da ihre Bürger ja auch von der S-Bahn profitierten. Von einer Beteiligung der Landkreise im Einzugsbereich der S-Bahn war im Vorfeld ebenfalls die Rede. Von dort kam aber umgehend einhellige Ablehnung.

Im Gespräch mit Zeil seien die „Merkwürdigkeiten des Ansinnens des Freistaats“ besonders deutlich geworden, berichtete Ude dem Stadtrat. In der 39-jährigen Geschichte der S-Bahn sei noch nie bezweifelt worden, dass der Freistaat für dieses Verkehrssystem zuständig sei. Man könne nun nicht einfach die Münchner Steuerzahler zur Ader lassen. Die Kommunen seien aufgrund der Gesetze auch gar nicht berechtigt, sich an der Vorfinanzierung zu beteiligen. Finanziell seien sie dazu ohnehin nicht in der Lage.

Ude sprach von Propaganda-Nebelwolken des Freistaats und nannte dessen Verlangen nach einer finanziellen Beteiligung der Stadt den „bislang windigsten



*Nicht einsteigen: München und die umliegenden Landkreise verweigern die Vorfinanzierung einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Das sei weder gesetzlich noch finanziell möglich, argumentieren sie.*

Foto: Andreas Gebert/dpa

Versuch, glasklare Zuständigkeiten zu ändern“. Dies sei der „unfreundlichste Umgang mit Kommunen“, den er sich vorstellen könne. Letztlich werde der Freistaat auch bald fordern, die Kommunen müssten sich an den Kosten für Panzer beteiligen, weil sie von Bundeswehr-Standorten profitierten. Oder die Städte sollten die Universitäten finanzieren, weil diese ihnen Vorteile brächten.

Zu viel Polemik, empörte sich die CSU. Formaljuristisch mag Ude mit der Argumentation bei der S-Bahn recht ha-

ben, sagte Stadtrat Walter Zöllner, „in der Sache liegt er jedoch völlig daneben“. Der Streit um den Ausbau der S-Bahn habe eine andere Dimension erreicht, seit der Münchner Oberbürgermeister Ambitionen auf das Amt des bayerischen Ministerpräsidenten hat und für die SPD punkten wolle. Ude schlage alle Türen zu und nehme damit das Scheitern der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in Kauf. Zöllner: „Stadt und Region werden nicht ausgeplündert, es geht einzig und allein um ein besseres Schienennetz.“

Der Beschluss sei die „Absurdität in Perfektion“, sagte Michael Mattar (FDP): „Was will man nun noch verhandeln?“ Ude sieht trotz aller Querelen das Thema nicht am Ende. Man müsse die Gespräche mit der Bahn verstärken. Die sollte größtes Interesse am Funktionieren ihres S-Bahn-Systems haben. Minister Zeil nahm Ude übel, dass er die Vertraulichkeit der Unterredung verletzt habe. Er betonte aber auch, dass der Gesprächsfaden zwischen Staat und Stadt nicht abreißen solle.

SZ 1.12.2011

## Durchsichtiges Manöver

Warum die Stadt nichts für die Stammstrecke zahlen soll



Der Ball, so scheint es, liegt nun bei der Stadt München. Beteiligt sich die Kommune nicht an der Finanzierung des

zweiten S-Bahn-Tunnels, muss sie dessen Scheitern auf ihre Kappe nehmen – das ist der Eindruck, den die Staatsregierung und die Münchner CSU unbedingt erwecken wollen. Dieser Eindruck aber ist falsch. In Wahrheit handelt es sich bei der ganzen Vorfinanzierungsdebatte um den geschickten, aber untauglichen Versuch, vom eigenen Versagen in der Verkehrspolitik abzulenken. Viele Jahre lang hat die CSU (später unterstützt durch die FDP) den gestressten S-Bahn-Pendlern vorgegaukelt, die Finanzierung des Milliardenprojekts sei praktisch in trockenen Tüchern. Und nun, wo sich das Gegenteil herausstellt, soll plötzlich die Stadt München schuld sein? München soll tun, was Bund und Freistaat genauso gut bei einer Bank nachfragen könnten: einen Kredit geben? Da will jemand partout nicht der Buhmann sein, wenn die Röhre ins Archiv nie umgesetzter Planungen wandert.

Die Stadt und ihr Oberbürgermeister sind am wenigsten für das immer wahrscheinlicher werdende Scheitern des Tunnels verantwortlich. Zur Erinnerung: Während die Rathaus-SPD stets geschlossen hinter dem Projekt stand, probten CSUler in Stadtrat und Landtag monatelang den Aufstand und wärmten mit Teilen der Grünen alte Südring-Pläne wieder auf. Es war auch nicht die Stadt, die es versäumte, Prioritäten in Bayerns Verkehrspolitik zu setzen. Ohne die aber geht es nicht in Zeiten knapper Kassen. Der Freistaat hat trotzdem immer so getan, als wäre alles gleichzeitig möglich: Flughafenanbindung, zweite Röhre, Erdinger Ringschluss, Neufahrner Kurve – gebaut wurde davon: nichts.

Zuständig für S-Bahnen ist und bleibt der Freistaat. Geld aus der Münchner Kasse darf schon aus juristischen Gründen nicht als Almosen an andere politische Ebenen fließen. Und das ist auch gut so. Denn die Kommune hat genügend eigene Aufgaben. *Dominik Hutter*

SZ

## Kommunaler Rettungsschirm

Warum die Stadt die Stammstrecke per Kredit vorfinanzieren soll



München will die zweite Stammstrecke, aber München möchte nicht dafür zahlen, ja nicht einmal Geld vorschie-

ben. Christian Ude sagt, der Bau sei allein Sache von Bund und Freistaat.

Ja, das ist formal richtig. Und, ja: Die föderalen Strukturen erlauben es einer Kommune eigentlich nicht, dem Bund Geld zu leihen. Nur: Das Beharren auf Prinzipien hilft hier nicht weiter – am aller wenigsten hilft es den Fahrgästen, die seit Jahren auf den Tunnel warten, die sich Tag für Tag in vollgestopfte S-Bahnen quetschen und an den Störungen zweifeln. Sie interessieren sich nicht für Prinzipien, sie wollen Lösungen. Und ein zweiter Tunnel würde manches Problem beseitigen (aber längst nicht alle).

Doch der Bund ist klamm, der Freistaat ist es auch. Wenn also die vergleichsweise reiche Stadt München den Tunnel will, dann sollte ihr Oberbürgermeister bereit sein, über seinen Schatten springe und über eine kreativen Finanzierung nachzudenken, über die Gründung einer Zwischengesellschaft, die das Geld an den Bund weiterleitet oder das Zwischenschalten einer Bank. Alle Beteiligten sollten also den beginnenden Wahlkampf, der bereits jetzt, zwei Jahre vor der Landtagswahl 2013, einfach Wahlkampf sein lassen. Sie sollten sich um eine Lösung bemühen und nicht einfach die Schuld den anderen zuschieben.

Ein wenig ist es dabei wie beim Euro-Rettungsschirm: Diesen würde es bis heute nicht geben, hätte man nicht kreative Modelle der Finanzierung gefunden und sich stattdessen auf seine formaljuristischen Prinzipien berufen. Auch die Stammstrecke benötigt einen solchen Rettungsschirm. Und den müssten jene aufspannen, die mehr Geld als die anderen Beteiligten haben und am meisten davon profitieren: Das sind die Stadt München und die Kommunen im Umland. Eine solche kreative Lösung lässt sich allerdings – schöner Gruß an Minister Zeil! – nicht durch öffentliche Ultimaten erzwingen, sondern allein in Verhandlungen mit allen Beteiligten. *Ulrich Schäfer*