Artikel drucken Bilder ausblenden

WELT ONLINE

Öfter hier?
Welt Online als
Startseite festlegen

Hier klicken

ZWEITE STAMMSTRECKE

21.12.2011

Verhärtete Fronten im S-Bahn-Streit

Im Streit um die zweite S-Bahn-Stammstrecke verlangt der Freistaat 350 Millionen Euro Vorfinanzierung von der Stadt, Oberbürgermeister Ude will aber nicht zahlen.

Zum Christkindlmarkt blinkt und glitzert es dieser Tage rund um den Münchner Marienplatz an allen Ecken und Enden. An allen Ecken und Enden? Nein! Direkt hinter dem Rathaus und direkt vor der festlich geschmückten Fassade des Feinkosthauses Dallmayr reißt ein riesiges Bauloch mit unschönen Zäunen und Containern eine große Lücke in die vorweihnachtliche Stimmung.

Monatelang haben Archäologen auf dem rund 6600 Quadratmeter großen Gelände gegraben und Schätze wie eine 1000 Jahre alte Kochtopfscherbe zutage gefördert, die erste Stadtbefestigung, verkohlte Bücher aus der alten Stadtbibliothek, Trinkbecher, einen Goldring aus dem 14. oder 15. Jahrhundert und Latrinen – die ältesten von ihnen aus den Jahren 1260/61.

"Das Plumpsklo ist für die Archäologen die reinste Schatztruhe", sagt Barbara Wührer vom Ausgrabungsteam in München. Jetzt gehen die Ausgrabungen, die als die derzeit größten in Süddeutschland gelten, in die Winterpause – und die Stadt München steht vor der Frage: Was nun?

Denn die Ausgrabungen sind – auf Kosten der Deutschen Bahn – Vorbereitung für das derzeit größte Verkehrsprojekt in Bayern: den milliardenschweren Bau der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke. Nach der Winterpause wird es laut bayerischem Verkehrsministerium im Frühjahr 2012 zunächst weitere Ausgrabungen geben – spätestens dann wird eine Entscheidung fällig. Wenn die Bahn die Stammstrecke – wie geplant – 2019 in Betrieb nehmen will, müssten die Hauptbaumaßnahmen Anfang 2013 beginnen. Also: bauen oder zuschütten?

Diese Frage hängt derzeit an den Verhandlungen zwischen dem Freistaat Bayern, dem Bundesverkehrsministerium und der Stadt München – und die scheinen festgefahren. Ein Hauptfinanzier wäre der Bund – doch der Etat von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) ist chronisch unterfinanziert. Auf der anderen Seite spitzt sich der Streit zwischen Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU), seinem Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) und Münchens Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) zu. An diesem Mittwoch kamen Seehofer und Zeil in der Bayerischen Staatskanzlei zu einem Spitzengespräch mit Ramsauer zusammen. Ude nahm nicht daran teil. Zunächst müsse die Stadt noch Detailfragen ausarbeiten, hieß es.

Die Crux: Seehofer und Zeil wollen Ude zu einer nicht unerheblichen Gefälligkeit bewegen: 350 Millionen Euro zur Vorfinanzierung des Projektes aus der Stadtkasse zu nehmen. Schließlich würden vor allem die Münchner von einem Ausbau profitieren. Ude will aber genauso wenig zahlen wie die Kommunen am Rande des S-Bahnnetzes und lässt den Freistaat bislang abblitzen: "So ist noch kein deutsches Bundesland im Bettlergewand an die Rathaustüren getreten", sagt er. Und: "Ist der Freistaat Bayern tatsächlich bereits zahlungsunfähig, so dass er staatliche Aufgaben, für die er als alleiniger Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs ausschließlich zuständig ist, nicht mehr finanzieren kann?"

Aus SPD-Sicht ist die Kritik der Staatsregierung ein Theatermanöver, das vom eigentlichen Problem ablenken soll: dem fehlenden Geld in Ramsauers Verkehrsetat. Insgesamt 2,2 Milliarden Euro soll der Ausbau der Stammstrecke, auf der mehrere S-Bahnlinien fahren, quer durch das boomende München kosten. Das sind 200 Millionen mehr als ursprünglich geplant. Dies sei allerdings keine neue Zahl, betonte eine Sprecherin des Wirtschaftsministeriums. Es sei seit langem bekannt, dass sich die Kosten durch die längere Bauzeit nach dem Scheitern der Münchner Olympia-Bewerbung erhöht hätten.

1.382

Öfter hier?
Welt Online als
Startseite festlegen

Hier klicken