

Kein Licht am Ende des Tunnels Die Landtags-Grünen werfen dem Freistaat vor, insgeheim 500 Millionen Euro zu horten

Zwar haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, mehr Geld in den Nahverkehr zu stecken. Aber wie es verteilt wird, ist noch unklar. Ebenso ungewiss bleibt, ob der Bund seinen Anteil für die zweite S-Bahn-Röhre aufbringen kann

Von Marco Völklein

So mancher hatte sich Ende September schon gefreut. In einer Nachtsitzung in Berlin hatten sich Spitzenvertreter des Bundes und der Länder darauf geeinigt, mehr Geld in den Nahverkehr zu stecken. Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) schätzte am Tag nach der Einigung grob, der Freistaat werde künftig etwa 200 Millionen Euro mehr pro Jahr zur Verfügung haben. „Damit“, sagte der Minister damals, „können wir mehr Züge bestellen, nicht nur in den Ballungsräumen.“ Manch einer hatte sogar gehofft, nun endlich auch das Geld für den geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel zu erhalten. Doch davon ist man weit entfernt.

Tatsächlich nämlich haben sich Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) und die Ländervertreter zunächst mal nur auf den groben Rahmen geeinigt. Welches Bundesland konkret wie viele Millionen aus den „Regionalisierungsmitteln“ erhält – das ist nun Gegenstand eines heftigen Gerangels. Viele ostdeutsche Bundesländer befürchten, in Zukunft weniger Geld zu bekommen. Und das, obwohl der Betrag angehoben und eine „Dynamisierung“ eingebaut wurde, also die Summe jährlich automatisch um 1,8 Prozent erhöht werden soll. Daher könnte Bayern, wie von Herrmann Ende September dargestellt, deutlich mehr Geld erhalten als bislang. Noch allerdings streiten die Länder untereinander. Und weil sie sich nicht einigen können, haben sie vergangene Woche beschlossen, das Ganze wieder zurück an den Bund zu verweisen. Der soll nun für eine gerechte Verteilung des Geldes sorgen. „Da ist noch mit einiger Diskussion zu rechnen“, heißt es beim Branchenverband VDV in Berlin.

Auch Astrid Karl, Expertin beim Beratungsunternehmen KCW, findet, die Einigung sei „äußerst vage“, viele Details noch in der Schwebe. Die Expertin diskutiert an diesem Donnerstag mit anderen Fachleuten das Thema im Rahmen eines Kongresses, den Bund Naturschutz und Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) in München veranstalten. Unklar bleibt angesichts der vagen Situation auch, ob Verkehrsminister Herrmann tatsächlich – wie von ihm im September angekündigt – mehr Züge bestellen können.

Noch unübersichtlicher stellt sich die Lage beim geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel dar. Das Drei-Milliarden-Euro-Projekt soll etwa zur Hälfte aus einem Topf des Bundes finanziert werden, dem „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ (GVFG). Klar ist seit Ende September nur: Der GVFG-Topf steht auch über das Jahr 2019 hinaus zur Verfügung – und zwar in einer Höhe von 333 Millionen Euro jährlich. Eine Dynamisierung wurde nicht vereinbart. Und damit wird das Problem schon deutlich: Denn die Summe von 333 Millionen war bisher auch schon drin im Topf. Kommunen aus der ganzen Republik hatten Projekte angemeldet. Die Folge: Das GVFG war (und ist) 20-fach überzeichnet. Weil also das Geld nicht mal annähernd reicht, sah sich der

Bund bisher auch nicht in der Lage, seinen Finanzierungsanteil am zweiten Tunnel aufzubringen. Branchenkenner fürchten bereits: Bleibt es bei der zwischen Bund und Ländern vereinbarten Höhe der GVFG-Mittel, dann wird das nichts werden mit der zweiten S-Bahn-Röhre.

Die Landtags-Grünen vermuten sogar, der Freistaat bereite sich insgeheim auf eine solche Situation bereits vor – und horte schon mal Geld. So sind im Haushalt die sogenannten „Ausgabenreste“ für den Schienenpersonennahverkehr in den vergangenen zehn Jahren von 235,8 Millionen Euro auf mittlerweile 502,3 Millionen Euro gestiegen, wie eine Anfrage der Grünen-Fraktion zeigt. Allein im vergangenen Jahr habe die Regierung 70 Millionen Euro aus dem Etat nicht ausgegeben, sondern „auf die hohe Kante gelegt“, sagt der verkehrspolitische Sprecher Markus Ganserer. „Das sind keine Ausgabenreste mehr, sondern mittlerweile ein halber Jahresetat.“ Das Geld sei aber „für ganz Bayern bestimmt“, kritisiert Ganserer – und fordert einen Schienennahverkehrsplan für den Freistaat. In dem müsse konkret festgeschrieben werden, für welche Projekte welche Summen verwendet werden sollen.