

München

Zähes Sofortprogramm Ursprünglich sollten sich die Kosten auf 55 Millionen Euro belaufen

Für die lange geplante Erweiterung der Abstellanlage neben dem S-Bahn-Werk im Münchner Osten liegt seit mehr als drei Jahren die Baugenehmigung vor. Doch noch immer streiten Freistaat und Bahn um die Finanzierung

Von Marco Völklein

Das Beispiel des S-Bahn-Werks in Steinhausen, sagt Florian von Brunn und schüttelt den Kopf, zeigt besonders deutlich, wie Staatsregierung und Deutsche Bahn die Münchner S-Bahn in den letzten Jahren vernachlässigt haben. Seit etwas mehr als drei Jahren liegt eine Baugenehmigung vor für die geplante Erweiterung der Abstellanlagen neben dem S-Bahn-Werk im Osten. Damit könnte der Konzern dort deutlich mehr Züge parken. Ein Teil der Bahnen könnte direkt von der Strecke der S8 Leuchtenbergring-Daglfing ins Werk einrücken und müsste nicht mehr durch das enge Nadelöhr östlich der Station Leuchtenbergring gefädelt werden. Und ein neues Stellwerk würde es den Bahnern ermöglichen, den Betrieb flüssiger abzuwickeln. Kurzum: Vieles, was derzeit im Hintergrund den Betrieb der S-Bahn hemmt, könnte beseitigt werden. Nur gebaut wurde bislang: nichts.

So musste die Staatsregierung vor kurzem in einer Antwort auf eine Anfrage der SPD-Landtagsabgeordneten Florian von Brunn und Herbert Kränzlein einräumen, dass Baurecht vorliegt. und zwar schon seit dem 30. Dezember 2011. Damals hatte das Eisenbahnbundesamt den sogenannten Planfeststellungsbeschluss erlassen. Die Finanzierungsgespräche zwischen der Deutschen Bahn (DB) und dem Freistaat gestalten sich jedoch schwierig, schrieb Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU). Der Grund: Die DB stellt ihre Zusage, Eigenmittel in die Finanzierung des Maßnahme einzubringen, infrage.

Laut Verkehrsministerium hatten Bahn und Freistaat ursprünglich die Kosten auf 55 Millionen Euro taxiert. Die DB habe zugesagt, sich mit sechs Millionen Euro daran zu beteiligen, sagt ein Sprecher Herrmanns. Man erwarte nun, dass die DB ihre nicht nachvollziehbare Rücknahme der ursprünglich zugesagten Eigenmittelbeteiligung überdenkt und die Finanzierungsverhandlungen fortführt. Ob und gegebenenfalls wann dies der Fall sein wird, ist aber unklar. Einen Zeitpunkt für einen möglichen Baubeginn will der Sprecher jedenfalls nicht nennen. Nur die Bauzeit lässt er sich entlocken: drei Jahre. Vor dem Jahr 2018 also wird die Erweiterung der Abstellanlage sicher nicht in Betrieb gehen.

Dabei wäre sie dringend notwendig, erläutern die Fachleute des Verkehrsministeriums: Denn derzeit muss die Bahn einen Teil ihrer mehr als 250 S-Bahnen auf dezentralen Anlagen parken, die überall im Umland verteilt sind. Das schränkt die Fahrzeugverfügbarkeit ein, sagen die Fachleute. Mit einer erweiterten Abstellanlage wäre zumindest dieses Problem behoben. Für von Brunn ist das Ganze sein Trauerspiel vor dem Hintergrund, wie schnell und gerne die CSU neue Straßen fordert. Zumal die Erweiterung der Anlagen in Steinhausen Teil des 13-Punkte-Sofortprogramms ist, das die Staatsregierung 2012 beschlossen hatte. und mit dem sie die S-Bahn fit machen will für die Zukunft. Doch von den 13 Maßnahmen ist bislang nur ein Punkt umgesetzt: die Elektrifizierung der Strecke Dachau-Altomünster. Gebaut wird seit Herbst immerhin auch die Neufahrner Kurve zum Flughafen. Der Rest aber hängt in der Luft. Ein Sofortprogramm, das nach mehr als zwei Jahren nicht wesentlich vorangekommen ist, hat den Namensteil ‚Sofort‘ nicht verdient, schimpft daher Andreas Barth vom Fahrgastverband Pro Bahn.

Warum sich die DB genau sperrt, lässt sich nicht ergründen. Ein Sprecher sagt lediglich, dass durch zusätzliche Auflagen die ursprüngliche Planung teurer geworden sei. Und dieses Delta muss nun finanziert werden. Konkrete Zahlen oder Details, was denn nun teurer geworden ist, nennt er aber nicht. Branchenkenner vermuten ohnehin, dass der Streit noch einen anderen Hintergrund hat: Denn 2017 läuft der Betreibervertrag zwischen Freistaat und DB für die S-Bahn aus. Und solange nicht klar ist, ob der Konzern auch künftig das Münchner Netz befahren wird, dürfte sich die Bahn wenig großzügig geben.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 23. Februar 2015, Seite 36