

Eine S-Bahn mit vielen Jahren Verspätung

Interne Bahnvorlage: Zweite Stammstrecke erst 2022 fertig - Transnet: Schuld ist auch der Transrapid

Von Klaus Ott

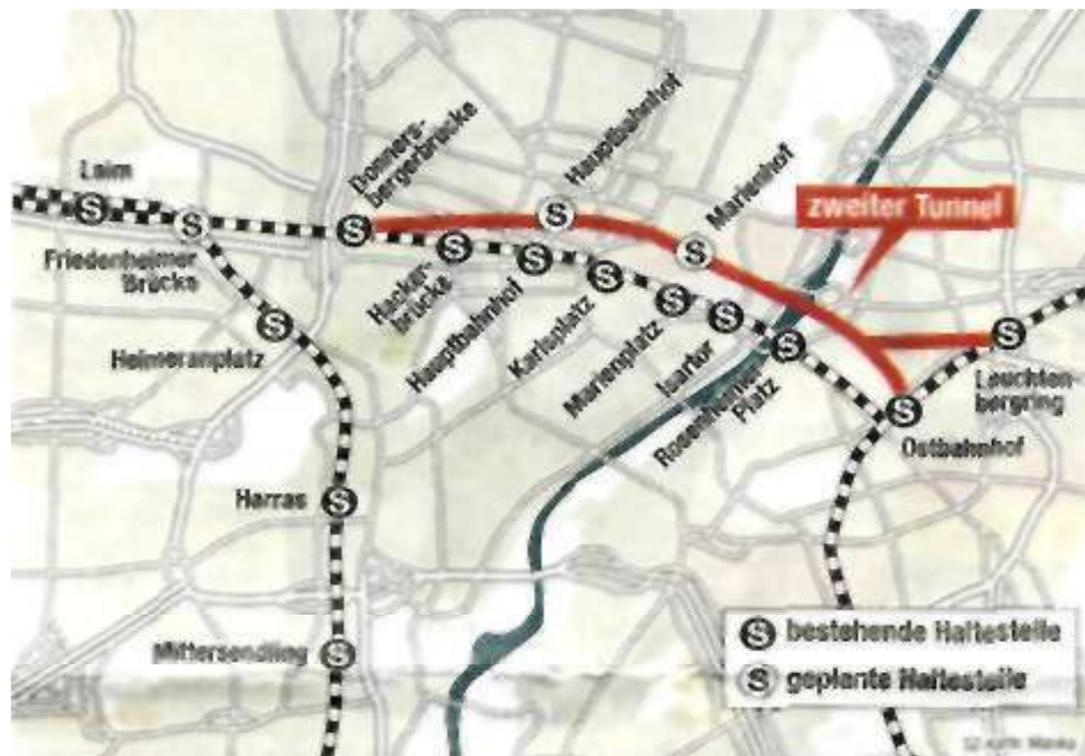
Ein schneller Ausbau der S-Bahn ist nicht in Sicht. Die Deutsche Bahn (DB) geht nach Informationen der *Süddeutschen Zeitung* davon aus, dass die seit langem geplante zweite Stammstrecke erst 2022 fertig wird. Ursprünglich war vorgesehen, einen weiteren Tunnel durch die Innenstadt schon in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts vollständig in Betrieb zu nehmen und so auf allen Linien einen 10-Minuten-Takt anzubieten.

In einer als „streng vertraulich“ gekennzeichneten Vorlage für den Aufsichtsrat der Bahn, der am Mittwoch in Berlin tagt, sieht das nun ganz anders aus. Bahnchef Hartmut Mehdorn und seine Vorstandskollegen haben darin die wichtigsten Informationen über die Großprojekte beim Schienennetz in Deutschland zusammengefasst. Zur zweiten Stammstrecke der S-Bahn in München ist notiert: Baubeginn im März 2009, Fertigstellung 2022, Kosten zwei Milliarden Euro. Weiter heißt es, es sei zwar gelungen, die Kosten um knapp 175 Millionen Euro zu senken. Insgesamt werde das Vorhaben aber teurer, weil nun eine Station am Ostbahnhof geplant sei, um dort die neue Strecke mit der U-Bahn verknüpfen zu können. Außerdem treibe die Verlängerung der Bauzeit die Ausgaben hoch. Ein Grund für die Verzögerung wird in der Vorlage nicht genannt, es scheint aber am Geld zu mangeln.

Siegfried Danninger, bei der Bahn Betriebsratsvorsitzender der Region Süd im Unternehmensbereich Schienennetz und Chef der Bahngewerkschaft Transnet in München, betrachtet das als Hiobsbotschaft: „Wenn die zweite Stammstrecke nicht bis 2012 fertig wird, ist das S-Bahn-Netz überlastet.“ Danninger wirft der Bundesregierung vor, „ihre vollmundigen Zusagen, genügend Geld in die Bahn zu stecken, nicht einzuhalten“. Das hänge auch mit dem offiziell 1,85 Milliarden Euro teuren Transrapid zusammen. Dieses Geld von Bund und Land fehle nämlich für andere Projekte wie die zweite Stammstrecke der S-Bahn. Danninger ist Vizechef des Komitees für ein Volksbegehren gegen den Transrapid.

Aus DB-Kreisen verlautet dagegen, die vom Hauptbahnhof zum Flughafen geplante Transrapid-Strecke habe mit dem Ausbau der S-Bahn finanziell nichts zu tun. Offiziell äußert sich das Unternehmen nicht dazu, dass die zweite Stammstrecke der S-Bahn erst 2022 fertig sein soll. „Wir kommentieren interne Papiere nicht“, sagt ein DB-Sprecher. Inoffiziell heißt es, man verhandele intensiv über einen Finanzierungsvertrag für das Vorhaben.

Die Bahn hatte eigentlich vor, noch in diesem Jahr ein solches Abkommen mit Bund und Land zu unterzeichnen. Davon ist inzwischen aber keine Rede mehr. Georg Brunnhuber, Aufsichtsrat der Bahn und CDU-Bundestagsabgeordneter, sieht die Bundesregierung beim Bau der zweiten Stammstrecke gefordert:



„Die Bahn kann nicht überall in die Breche springen, wo das Geld vom Bund fehlt,“

Das bayerische Verkehrsministerium erklärte auf Anfrage, man wisse nichts davon, dass die Bahn neuerdings mit einer Fertigstellung erst im Jahr 2022 rechne. „Das ist nicht mit uns abgestimmt, damit wären wir nicht einverstanden“, sagte eine Sprecherin des Ministeriums. Bevor ein Finanzierungsvertrag unterschrieben werden könne, müsse man sich erst über den Streckenverlauf und alle

anderen wichtigen Details einigen. Derzeit prüfe man gemeinsam mit der Bahn, wie das Projekt billiger werden könne. Das Bundesverkehrsministerium nahm nicht Stellung. „Das sind Unterlagen der Bahn, zu denen wir uns vor der Aufsichtsratssitzung nicht äußern“, sagte ein Sprecher.

Im bayerischen Verkehrsministerium war im Sommer von Kosten in Höhe von 1,85 Milliarden Euro die Rede. Damals hieß es, der zweite Tunnel solle zunächst nicht mit dem Ostbahnhof verbunden

Bremssignal für die S-Bahn: Der neue Tunnel, der die bisherige Stammstrecke zwischen Donnersberger Brücke und Ostbahnhof entlasten soll, wird laut einem internen Papier der Deutschen Bahn erst 2022 fertig. Erst dann können alle Linien im Zehn-Minuten-Takt fahren. Foto: ddp

werde. Aus Bahnkreisen verlautet jetzt hingegen, die zweite Röhre solle unter Umständen vorerst am Ostbahnhof enden und erst später weiter zum Leuchtenbergring geführt werden. Man könne aber noch nicht definitiv sagen, ob die zweite Stammstrecke in ein oder zwei Baustufen verwirklicht werden solle. Weil noch nichts sicher sei, werde dieses Vorhaben intern lediglich als „B-Projekt“ geführt. Das sind Maßnahmen, die zwar geplant sind, für die aber noch kein Geld da ist.

Der angestrebte 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten ist derzeit nur auf drei der sieben Linien möglich. Um den erwarteten Zuwachs bei den Fahrgästen verkraften zu können, soll ein zweiter Tunnel her, von Laim zum Ostbahnhof beziehungsweise zum Leuchtenbergring, nördlich der vorhandenen Röhre. Dann wäre der 10-Minuten-Takt möglich - und außerdem nicht mehr das gesamte S-Bahn-System in der Innenstadt blockiert, falls ein Defekt in einem Tunnel auftritt. Bislang waren fünf Jahre Bauzeit für die zweite Stammstrecke veranschlagt, bei einem Baubeginn in diesem Jahrzehnt. Die Verzögerung würde also mindestens sieben Jahre betragen.