

# „Die S-Bahn ist wichtiger als der Transrapid“

Stadt will Auskunft über Verzögerung bei zweiter Stammstrecke, Verkehrsministerin weist Kritik zurück

Von Klaus Ott

**Mit neuerlicher Kritik an Bayerns CSU-Regierung und deren Transrapid-Plänen reagiert OB Christian Ude (SPD) auf die Nachricht, dass der Ausbau der S-Bahn sich bis 2022 verzögern soll. Ude verlangt Auskunft darüber, was aus der zweiten Stammstrecke wird. Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) antwortet ausweichend. Man sei bei der S-Bahn „auf gutem Weg“.**

„Dies übertrifft alle Befürchtungen, dass der Transrapid zu Lasten der S-Bahn geht“, sagte Ude am Montag zur drohenden Verzögerung bei der seit langem geplanten zweiten Stammstrecke durch die Innenstadt. Laut internen Unterlagen der Deutschen Bahn (DB) soll der zweite Tunnel von Laim zum Ostbahnhof beziehungsweise Leuchtenbergerring erst 2022 fertig werden. „Während die Landesregierung beim Transrapid mit Spenderhosen herumläuft und Wun-

derdinge verspricht, fehlt für den unabhängigen Ausbau der S-Bahn das Geld“, klagt Ude. Die zweite Strecke sei dringend notwendig, um das ständig wachsende Fahrgastaufkommen bewältigen zu können.

Verkehrsministerin Müller entgegnete, diese Kritik entbehre jeglicher Grundlage. Die Bundesmittel in Höhe von 925 Millionen Euro für den 1,85 Milliarden teuren Transrapid zum Flughafen seien ausschließlich für die Magnetbahntechnik verfügbar. Und bei den 490 Millionen Euro, die der Freistaat für den Transrapid bereitstelle, handele es sich nicht um Nahverkehrsmittel. Ude bezeichnete das als Augenwischerei. Niemand hindere Land und Bund, das für den Transrapid vorgesehene Geld anders auszugeben.

Der Oberbürgermeister will von Müller und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) erfahren, wann die zweite Stammstrecke gebaut wird. Über die Finanzierung des zwei Milliarden Euro teuren Projekts hätten DB, Bund

und Land schon oft und „fruchtlos“ verhandelt, ohne die Stadt über den Stand der Dinge zu informieren. „Wir haben zwar schon von großen Schwierigkeiten bei der zweiten Stammstrecke gehört, sind aber nie offiziell unterrichtet worden“, stellte Ude fest. Die Region München könne nicht eineinhalb Jahrzehnte auf Fortschritte warten. Verkehrsministerin Müller erklärte lediglich, das Land verhandele mit der DB und dem Bund, wie sich die zweite Stammstrecke für die S-Bahn optimieren lasse und wie die Kosten gesenkt werden könnten. Man sei auf einem guten Weg. Details nannte die Ministerin nicht.

Aus Bahn-Kreisen waren weitere Einzelheiten zu erfahren, die auf große Verzögerungen hindeuten. Ursprünglich sollte das Projekt bis Mitte des nächsten Jahrzehnts vollendet sein. Der zweite Tunnel kostet nach Angaben aus DB-Kreisen gut 1,2 Milliarden Euro, hinzu kommen die Kosten für die unterirdischen Stationen und andere Projektteile.

Bei der DB sind laut Informationen aus Konzernkreisen beim Unternehmensbereich Netz für den Tunnel bis einschließlich 2012 nur Ausgaben von rund 450 Millionen Euro vorgesehen, also lediglich etwas mehr als ein Drittel der Tunnelkosten. Falls das Projekt in diesem Tempo finanziert und verwirklicht werde, sei nicht vor dem übernächsten Jahrzehnt mit der Fertigstellung zu rechnen.

Teuer kommt laut internen DB-Papieren auch der Ausbau der S-Bahn zwischen Pasing und Buchenau auf der Linie nach Geltendorf. Bisher hatte die Bahn mit 320 Millionen Euro gerechnet. Nun sind 580 Millionen Euro veranschlagt, da dieser Streckenteil durchgehend auf vier Gleise erweitert werden soll. Die S-Bahn hätte dann bis Buchenau eigene Gleise, mehr Züge könnten fahren. Die DB will Mitte 2012 mit dem Vorhaben beginnen, Ende 2018 soll es fertig sein. So steht es in einer Vorlage für den Aufsichtsrat. Wer die neuen Gleise bezahlen soll, ist darin nicht notiert.