

Bahn-Chef Grube: München und Bayern haben Priorität

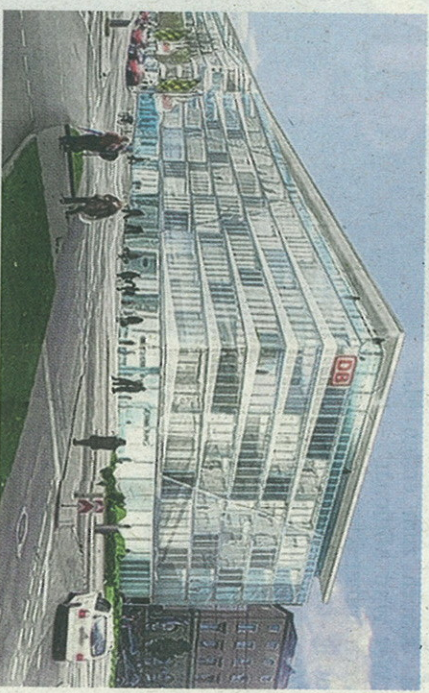
„Ich habe in den letzten zwei Jahren viel gelernt“, sagt Bahn-Chef Grube. Spas macht es ihm trotzdem noch.



Mit der zweiten Stammstrecke und dem Neubau des Hauptbahnhofs verfolgt die Bahn gleich zwei Großprojekte in der Stadt. Für Konzernchef Rüdiger Grube sind beide Baustellen ein Muss

MÜNCHEN Seit genau 1000 Tagen ist Bahn-Chef Rüdiger Grube nun im Amt. Der Ex-Daimler und Ex-EADS-Manager weiß heute: „Kein Satellit,

kein Flugzeug und kein Auto ist so kompliziert wie das System der Deutschen Bahn.“ Gestern war er in München unterwegs. Für ihn ist klar: München und Bayern haben in den nächsten Jahren Priorität. Besonders wichtig sind der neue Hauptbahnhof und die Stammstrecke: „München ist eine der schönsten Städte Deutschlands“, sagt Grube. „Es muss doch möglich sein, hier eine anständige S-Bahn-Strecke hinzukriegen.“ Hier die Projekte im Einzelnen. **A. Zoch**



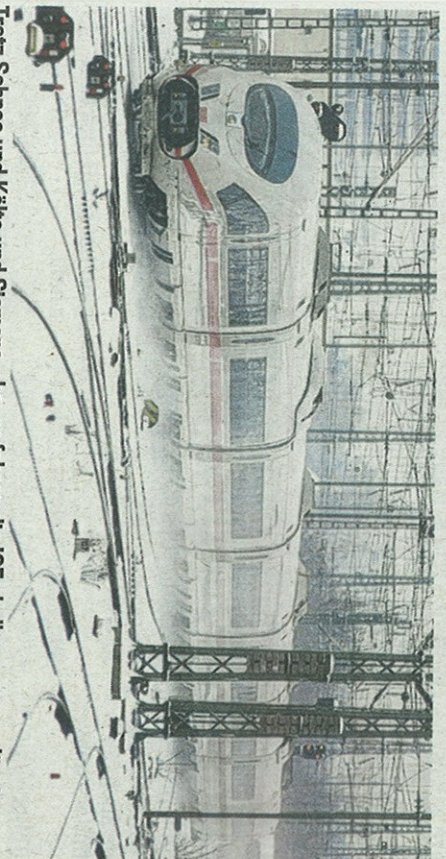
Der umstrittene, günstigere Hauptbahnhofs-Entwurf der Bahn. Jetzt wird's wohl doch ein Kompromiss aus Bahn und Auer + Weber.

Der Streit um den neuen Hauptbahnhof

München bekommt einen wunderschönen Bahnhof“, sagt Rüdiger Grube. Doch danach sieht's bisher nicht aus: Der Entwurf der Architekten Auer + Weber war der Bahn zu teuer, die Bahn ersann einen funktionalen Glasklotz – und wurde dafür im Frühjahr 2011 im Stadtrat ausgebuht.

Grube verteidigt sich: „Es ist unser Recht, den Entwurf zu monieren, wenn wir ihn zu teuer finden“, sagt er. Aber: In den letzten Wochen sei man gemeinsam mit OB Ude und Auer + Weber die Entwürfe nochmal durchgegangen. Eine endgültige Einigung gebe es

zwar noch nicht, aber: „Wir kommen auf einen grünen Zweig.“ Spricht: einen Kompromiss zwischen Bahn-Entwurf und Auer + Weber. „Wenn ich eine Vorhersage wagen soll: Spätestens im Sommer wissen die Münchner Bescheid, wie ihr neuer Bahnhof aussehen wird.“ Dann wird aber nicht sofort losgebagert. Problem: Der Bahnhofs-Neubau soll mit der zweiten Stammstrecke angepackt werden. „Beide Projekte gehören logistisch zusammen“, sagt Grube. Und wenn's kein grünes Licht für die Stammstrecke gibt? „Das werden wir nicht hinnehmen. Wir werden kämpfen.“



Trotz Schnee und Kälte und Siemens - neuer fahren die ICEs halbwegs zuverlässig.

Der Ärger mit den ICEs

Draußen herrscht gerade sibirische Kälte – aber bisher funktionieren die Züge der Bahn überraschend gut. Dafür streitet sich der Konzern immer noch mit dem Zug-Hersteller Siemens herum. „Ich bin hoch zufrieden mit der Lieferzeit und der Lieferqualität“, sagt Grube.

2009 hatte die Bahn 15 neue Hochgeschwindigkeitszüge vom Typ „ICE-3-Velaro-D“ bestellt. Bisher ist noch kein einziger fertig. „Jedes Jahr bekommen wir die Zusage von Siemens, entwickeln unseren Fahrplan danach – und dann gibt's doch wieder keine Züge. Irgendwann hatte ich die

Schnauze voll.“ Ergebnis der Verhandlungen mit Siemens-Chef Peter Löscher: Siemens gibt aus Kulanz einen ICE gratis obendrauf.

Auch mit dem neuen ICx, dem Nachfolger vom Intercity, gibt's Ärger: Hier sei mit dem ersten Zug dieses Typs frühestens im September 2015 zu rechnen, im Regelverkehr eingesetzt werde er dann frühestens Ende 2016. Dazu kommen die bestehenden ICE-Züge, die nach einem Achsbruch in Köln im Jahr 2008 zwölfmal häufiger in die Wartung müssen. „Wenn Siemens nicht liefert, können wir als Bahn Saltos schlagen, wie wir wollen.“



Der Marienhof wurde schon aufgebuddelt – doch ob die Stammstrecke auch kommt?

Zweite Stammstrecke

Es ist das Dauerthema in München. Die Finanzierung des 2,3 Milliarden Euro teuren Projekts ist ungewiss – denn vom Bund kommt erstmal kein Geld. Ministerpräsident Horst Seehofer fordert von Münchens OB Christian Ude eine stärkere Beteiligung der Stadt: Mit 350 Millionen Euro, genau so viel wie der Freistaat, solle sich die Stadt an der Vorfinanzierung beteiligen. Ude wiederum fordert von der Bahn, mehr Geld als die versprochenen 136 Millionen Euro zu geben.

Doch von Grube gibt's dazu ein kategorisches Nein: „Infrastruktur und Finanzierung sind Sache der Politik. Wir

geben ja schon Eigenmittel. Aber die müssen für die Bahn auch gesamtwirtschaftlich darstellbar sein.“

Außerdem sei noch gar nicht klar, dass die Bahn am Ende den Verkehrsvertrag für die Stammstrecke gewinnen: „Das ist doch kein Automatismus“, sagt Grube. Auch deshalb will er nicht mehr geben. Für ihn ist trotzdem klar: „Die zweite Stammstrecke muss kommen, auch ohne Olympia. Die Strecke ist mit täglich 800 000 Fahrgästen eine der meistfrequentierten in ganz Europa. Die Politiker sollten endlich aufhören, das Projekt für ihren Wahlkampf zu instrumentalisieren.“