

[Artikel drucken](#) [Bilder ausblenden](#)**WELT** **ONLINE**

WELT AM SONNTAG: 07:49

## Immer Ärger mit der Bahn

Nicht nur mit "Stuttgart 21" hat die Deutsche Bahn Probleme. Auch im Freistaat kommt sie immer heftiger unter Beschuss, weil wichtige Ausbaumaßnahmen seit Jahren auf sich warten lassen. Und selbst da, wo sie investiert, wie im Münchner S-Bahnnetz, ist ihr Engagement umstritten

Von Miriam Zerbel

*Wer in Bayern auf den öffentlichen Nah- oder Fernverkehr angewiesen ist, der kennt sich vor allem mit einem aus: Warten. Besonders schlimm erwischte es Millionen Pendler in der vergangenen Woche, als ein Lokführerstreik den Berufsverkehr stundenweise völlig lahmlegte. Doch der Unmut über die Deutsche Bahn ist nicht allein mit Streiks begründet. Überfüllte Bahnsteige, unpünktliche Züge, fehlende Investitionen - wogegen in Stuttgart Zehntausende demonstrieren, in Bayern vermissen Politiker, Unternehmen und Zugfahrer mehr Engagement der Bahn.*

Zwar krempelt das bundeseigene Unternehmen, das immer noch vom Börsengang träumt, in der Landeshauptstadt die Ärmel hoch. Doch selbst das ist umstritten. Seit vielen Jahren war über den Ausbau der S-Bahn gestritten worden. Zahllose Varianten - Südring, Nordring, zweiter Tunnel - wurden in den Ring geworfen, bevor der Bayerische Landtag im April einen sieben Kilometer langen Tunnel zwischen Donnersberger Brücke und Ostbahnhof absegnete.

Der Tunnel soll als zweite Stammstrecke das Nadelöhr zwischen Pasing und Ostbahnhof entlasten. Ein Vorhaben, dessen Nutzen nicht belegt sei, klagt Martin Runge, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag: "Das ist einfach nur eine grottenschlechte Lösung, die die Realisierung anderer Projekte in Bayern verzögert, wenn nicht gar verhindert."

Zum Beispiel die Forderung etlicher Unternehmen im bayerischen Chemiedreieck. Seit Jahren verlangen sie einen Ausbau der Schienenverbindung von München nach Burghausen. Wenn schon die Fertigstellung der Autobahn A 94 nicht vorankommt. Doch auch hier geschieht nichts.

Laut Fahrgastverband Pro Bahn läuft über die Strecke zwischen Mühldorf und Burghausen immerhin rund ein Prozent des bundesweiten Güteraufkommens auf der Schiene. Trotzdem zuckeln die Züge dort nach wie vor über eine eingleisige Strecke, die zudem nicht einmal elektrifiziert ist. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hatte im April versprochen, den Ausbau intensiv voranzutreiben. Den Unternehmen scheint dennoch langsam der Geduldsfaden zu reißen. Die Wacker Chemie, sonst nicht für laute Töne bekannt, sah sich gerade genötigt, öffentlich zu drohen, künftig nicht mehr in Bayern, sondern im sächsischen Standort Nünchritz zu investieren, wenn sich auf der Schiene nicht endlich etwas tut. Für Martin Runge ist diese Reaktion nur allzu verständlich. "Seit 1985 geht es um den Ausbau dieser Strecke", so der Landtagsabgeordnete. "Was bislang passiert ist, das ist ein Witz."

Weil die Strecke aber als Teil des Transeuropäischen Netzes ein Fernverkehrsprojekt ist, hängt die Finanzierung vom Bund ab. Schon jetzt ist sie nach Einschätzung von Pro Bahn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr überlastet. Nach Prognosen der Deutschen Bahn wird sich aber allein zwischen München und Mühldorf der Güterverkehr bis 2015 verdoppeln.

Während also die Menschen gegen das Prestigeprojekt "Stuttgart 21" auf die Straße gehen, bangen die Unternehmer im Südosten Bayerns um ihre Wettbewerbsfähigkeit. Mit nur einem Bruchteil der Summe, die den Stuttgarter Bahnhof unter die Erde bringen soll, wäre ihnen schon gedient. Und damit den 25 000 Menschen, die im Chemiedreieck arbeiten.

Auf Eis liegt auch der Ausbau der Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel. Die Rosenheimer Bundestagsabgeordnete Daniela Raab (CSU), Mitglied des Verkehrsausschusses im Bundestag, verweist auf die Österreicher, die bereits 2,3 Milliarden Euro in ihr Schienennetz Richtung Italien investiert haben. 2012 soll es fertig sein. "In Deutschland gibt es noch nicht einmal Planungen", klagt Raab. Und das, obwohl unbestritten ist, dass der Güterverkehr auch Richtung Brenner zunehmen wird. Genaue Zahlen soll eine Verkehrsprognose liefern, auf deren Veröffentlichung die Rosenheimerin aber schon seit drei Jahren wartet.

Dass die Fahrgastzahlen auch in München weiter zunehmen werden, gilt als sicher. Schon heute nutzen 800 000 Menschen täglich die Münchner S-Bahn. Auch für den Landtagsabgeordneten Runge ist klar, dass es für dieses Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Großraum München eine weitere Strecke braucht. Hierin sind sich alle einig. Strittig ist allerdings das Wie.

Es gebe sinnvolle Alternativen wie die Südring-Variante, so Runge, aber die seien schlechtgerechnet worden: "Da wurde getrickst, dass die Schwarte kracht." An der nun beschlossenen zweiten Röhre lässt der Politiker kein gutes Haar, von Sicherheitsbedenken wie mangelndem Brandschutz über Umsteigezwänge und längere Taktzeiten bis zur Unwägbarkeit der Kosten.

Runge steht damit nicht allein. Er weiß Fahrgast- und Umweltverbände auf seiner Seite. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn würden noch mehr leiden als bisher schon, kritisiert etwa der Fahrgastverband Pro Bahn. Weil durch die zweite Röhre kein Regional- und Fernverkehr fahren könne, bliebe zudem eine bessere Flughafenanbindung auf der Strecke. Kurz: Für viele S-Bahn-Fahrgäste verschlechtere sich die Situation durch eine zweite Röhre sogar noch. Runge, um deftige Worte nie verlegen, sagt: "Das Ganze ist noch hirnverbrannt als das Transrapid-Projekt."

Argumente, denen seine Parteifreunde im Münchner Stadtrat offenbar nicht folgen konnten. Denn dort stimmten die Grünen gemeinsam mit der CSU für die Tunnelvariante. In der Frage des S-Bahn-Ausbaus sind die Parteien gespalten. Denn auch in der Münchner CSU-Fraktion gibt es durchaus Kritiker der Tunnellösung. So verweist CSU-Stadtrat Georg Kronawitter darauf, dass die Hauptursache von Verspätungen und Ausfällen im S-Bahnverkehr Störungen in den Stellwerken und äußeren Verbindungen jenseits der Stammstrecke seien. Daran ändere auch ein zweiter Tunnel nichts.

Währenddessen versucht der Freistaat, das nötige Geld für das Großprojekt aufzutreiben. Wie viel das Ganze kosten wird, weiß allerdings niemand. Ursprünglich ging man von 1,5 Milliarden Euro aus, inzwischen rechnet das Verkehrsministerium schon mit 1,64 Milliarden Euro. Kritiker sprechen von bis zu drei Milliarden Euro. Dass sie recht behalten könnten, zeigt das Beispiel der ICE-Trasse von Nürnberg nach München, die statt geplanter 2,3 Milliarden Euro 3,6 Milliarden verschlang.

Die Zeit drängt. Mitte kommenden Jahres müssen die Bagger anrollen, soll das neue S-Bahnnetz bis 2018 fertig sein, wenn möglicherweise Olympische Winterspiele in München stattfinden. Bis dahin soll auch die Bahnstrecke Reichenbach-Hof-Nürnberg elektrifiziert werden. Den Bund kostet das voraussichtlich 467 Millionen Euro.

Peanuts im Vergleich zu den 2,6 Milliarden Euro, die Bayern vom Bund in den kommenden Jahren an Finanzhilfen für den Ausbau der Bahninfrastruktur im Freistaat fordert. In dem entsprechenden Bundesprogramm mit dem sperrigen Namen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stünden aber, so rechnet der Grünen-Verkehrsexperte Runge vor, jährlich nur 330 Millionen Euro zur Verfügung - nicht für Bayern, sondern für alle 16 Bundesländer. Und auch das nur bis 2019.

### [Das könnte Sie auch interessieren](#)

#### **BAHNHOFSPROJEKT**

**Stuttgart-21-Schlichtung dauert wohl länger als gedacht**

Ist die geplante Durchgangsstation besser als der Kopfbahnhof? In der Stuttgart-21-Schlichtung scheiden sich die Geister... **mehr**



ANZEIGE

**Einzigartige Erlebnisse auf der ganzen Welt!**

Online in über 300 Städten mit Bestpreisgarantie reservieren. Jetzt online buchen und Freunden, Familie oder Kunden eine... **mehr**

#### **Zweite Schlichtungsrunde zu Stuttgart 21**

Stuttgart (dpa) - Die öffentliche Schlichtung im Konflikt um das Bahnprojekt Stuttgart 21 geht heute Vormittag in die zweite... **mehr**

#### **Das Trennungsjahr hat begonnen**

CDU und GAL haben sich immer weniger zu sagen, die Gemeinsamkeiten schrumpfen dramatisch. Einst als zukunftsweisendes... **mehr**

 powered by plista