

Michael Wengler, Mühldorf a. Inn, 26.2.2017

Neuerdings nennt man es 4-Phasen-Programm: „Bahnknoten München“ am Ende: Flickwerk mit medialer Phrasendrescherei

Was war das in den Jahren 2007 bis 2012 für ein großes Tamtam. Die Bahn machte Vorschläge, die Bayerische Staatsregierung ließ ein Gutachten nach dem anderen erstellen. Es ging um den „Bahnknoten München“, die bessere Erreichbarkeit des Flughafens per Bahn und darum, was für München besser wäre als zweite Stammstrecke, ein oberirdischer Ausbau des sogenannten Südringes oder der Tiefentunnel unter der Stadt, in 40 Metern Tiefe.

Ein Ingenieur-Büro beschäftigte sich mit dem viergleisigen Ausbau von München Riem bis Markt Schwaben, andere Unternehmen prüften die Voraussetzungen des Güterverkehrs um die Landeshauptstadt zur Anbindung von deutscher Seite an den Brenner-Basistunnel (BBT). Nordsee und Adria Schiffsverkehr verbinden.

Die Bundesregierung in Berlin erstellte Bedarfspläne, ließ Verkehrsprognosen entwickeln und so weiter und so fort. Im Bayerischen Landtag wurden sich gegenseitig von Politikern und Fraktionen Zahlen, Pläne und Fehlentwicklungen um die Ohren gehauen, die Mainstream-Medien berichteten von Projekten (Visionen!), die kommen würden und alles verbessern sollten. Schließlich wurden all diese gewünschten Projekte im "Konzept Bahnknoten München" vereinigt, über sechs Milliarden Euro sollten verbaut werden, von einem „Jahrhundertprojekt“ war die Rede, wohl überlegt, dass es 100 Jahre dauern werde, bis all diese Wünsche umgesetzt werden würden. Man einigte sich über ein „Sofortprogramm“ doch das bedeutete nicht, dass die Politik Gelder zur Verfügung stellen würde, damit die Planer „sofort“ loslegen konnten. Das alles war vor ein paar Jahren...

Grundübel all der Ideen und Pinselstriche in irgendwelchen Landkarten ist die sogenannte „Bahnreform“ gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts. Im Jahre 1996 wurde die damalige „Bundesbahn“ aufgeteilt, die Investitionen in Baumaßnahmen zwischen dem Bund, der Bundesregierung in Berlin (Fern- und Güterverkehr) und den Bundesländern (wie dem Freistaat Bayern) mit dem Nahverkehr gesplittet. Neue Finanzierungsmodelle wurden ins Leben gerufen: Dienten neue Schienen oder Weichen überwiegend dem Nahverkehr, hätten diese Ausbauten die Länder finanzieren müssen, dafür konnten sie aber Zuschüsse aus Berlin beantragen (sofern die Maßnahmen mehr als 50 Millionen Euro kosteten). Das Programm nannte sich Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (kurz GVFG) und das war, wie sollte es anders sein, von Anfang an hoffnungslos überbucht.

Zumal die großen Strategen der Bahnreform scheinbar nie bedacht hatten, dass zahlreiche Projekte, die noch zu Bundesbahn-Zeiten geplant wurden und bis 1996 als Bundesaufgabe galten, nie oder nur zum Teil umgesetzt wurden und nun plötzlich von den Ländern hätten finanziert und gebaut werden müssen.

Heute, mehr als 20 Jahre nach dieser Bahnreform und sieben Jahre nach den großen und tollen Gutachten, Plänen, „Meilensteinen“ und Jahrhundertprojekten sieht die Welt nüchterner aus. Im Bayerischen Verkehrs- und Innenministerium scheint klar zu sein: Alle Planungen veraltet, alles dauert zu lange, Chaos scheint vorprogrammiert, manche reden vom Kollaps oder Verkehrs-Infarkt.

Wer all die tollen pdf-Dokumente der Pläne und Gutachten Jahre später überfliegt, schüttelt nur mehr den Kopf. Bis zur Fertigstellung der 2.

S-Bahn-Stammstrecke in München vergehen noch fast 10 Jahre (2026), der Kollaps mit Verspätungshäufungen an den S-Bahn-Außenästen rund um München führt dazu, dass die Bahn neuerdings Haltestellen auslässt, um die Verspätungsminuten zu kompensieren.

Zum Flughafen wurde ein einziges Projekt angestoßen, das 'kleinste und billigste', mit einer Kurve von Neufahrn bei Freising, auf der in ein paar Jahren Züge aus Passau und Regensburg zum Flughafen fahren können. Die letzten Meter teilen sich diese Regionalzüge mit den zwei S-Bahnen (S1/8) und den zwei Gleisen am Flughafen Bahnhof sowieso. Das dürfte zu noch mehr Verspätungen führen, zur Übertragung von Verspätungen aus dem teils eingleisigen oder überlasteten zweigleisigen Bereich von Regensburg, Passau oder Landshut nach München, gerade auf der S-Bahn-Linie nach Freising.

Was bei all den Planungen rund um München, dem wirtschaftlichen Motor Bayerns, hinzukommt, sind die fehlenden Gelder aus Berlin. Egal wie die Bundesverkehrsminister aus Bayern auch hießen: In Sachen Schiene konnten sie wenig bis gar nichts bewegen, noch schlimmer wiegt die Tatsache, dass in anderen Bundesländern ebenso viele Projekte darauf warten, irgendwann umgesetzt zu werden. Kein Bundesland will hintenanstehen und so wird der Stau bei der Umsetzung der Projekte immer länger, die Liste noch unübersichtlicher und die Bahn-Kunden haben kaum Verbesserungen bei Fahrzeiten, Taktungen oder dergleichen zu erwarten.

Einzig in Berlin selbst gönnten sich die Bundespolitiker mit dem Umzug von Bonn am Rhein an die Spree viele Bahn-Projekte. Doch selbst die 'icke-Fraktion' rund um die „Waschmaschine“ oder die "Gold-Else", wie im Volksmund das Kanzleramt und die Siegessäule genannt werden, hat wenig Freude mit dem Nahverkehr: Trotz toller Schienen, neuer Bahnhöfe, Tunnels, Quer-Verbindungen und dergleichen wurde die dortige S-Bahn-Flotte so kaputtgespart, dass nun überall in der Bundesrepublik sich die Verhältnisse gleichen: Bahn-Tristesse aller Orten, eine Vorbildfunktion hat hier Deutschland weder in Europa, noch im Rest der Welt.

Wer all das in den letzten Jahren wenn auch nur mit einem Auge verfolgte, kann über so viel Arroganz und Überheblichkeit bei Politikern, Bahn-Managern und den internen Streitereien zwischen Bundesländern und Bundespolitikern samt Beamten, über Finanzierungen, finanzielle Macht und allgemeine Machtspielchen nur mehr den Kopf schütteln.

In Bayern haben sie dafür nun eine Lösung: Die bisherigen Pläne werden einfach für veraltet erklärt und ein neues 4-Phasen-Programm ins Leben gerufen. Was dann wann, durch wen und welche Gelder umgesetzt wird, darüber werden in den nächsten Jahren die Köpfe rauchen, weitere Gutachten und Prognosen erstellt und am Ende geschieht wohl wieder einmal nichts als Pfusch, Flickwerk verbunden mit medialer Phrasendrescherei der Mainstream-Medien mit der unsäglichen Ansage, wie toll das doch alles unterm Strich doch wäre.