

Thema

Wie gelähmt

Mit einem Sofortprogramm wollte der Freistaat vor zweieinhalb Jahren das S-Bahn-Netz verbessern, doch passiert ist seitdem nur wenig. Das liegt auch am Dauerstreit um den zweiten S-Bahn-Tunnel

Von Marco Völklein

Eberhard Rotter ist ein freundlicher Mann. Und so lobte er bei der Verkehrsdebatte kürzlich im Landtag zunächst den zuständigen Minister Joachim Herrmann (CSU) dafür, dass dieser so viele Infos bereitgestellt habe und den Abgeordneten persönlich die Fragen beantworte. Dann aber ging Rotter ins Detail und zählte dem Minister auf, was alles umgesetzt werden müsse. Der Westkopf Pasing etwa, eine berüchtigte Engstelle im Gleisnetz des dortigen Bahnhofs, müsse entschärft, die S4-West ausgebaut und die Sendlinger Spange realisiert werden. Mit all diesen Maßnahmen dürfe man nicht warten, bis die zweite Stammstrecke gebaut wird, sagte Rotter. Vielmehr müsse man das alles parallel angehen. Wir können nicht bis 2022 warten.

Fahrgastvertretern wie Andreas Barth vom Verband Pro Bahn spricht Rotter damit aus der Seele. Schon lange fordern er und seine Mitstreiter genau das: kleinere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation bei der S-Bahn. Schließlich hatte die Staatsregierung bereits im Frühjahr 2010 ein Bahnknotenkonzept für die Landeshauptstadt aufgelegt und darin ein ganzes Projektbündel aufgelistet, um das S-Bahn-System fit zu machen. Zwei Jahre später, im Mai 2012, hatte das Kabinett nachgelegt und ein 13-Punkte-Sofortprogramm verabschiedet, in dem eine Reihe der 2010 aufgelisteten Projekte vorgezogen das heißt realisiert werden sollten, bevor der zweite S-Bahn-Tunnel in Betrieb geht. Doch bislang ist davon kaum etwas umgesetzt. Weder ist der zweite Tunnel gebaut, noch der 13-Punkte-Katalog nennenswert abgearbeitet. Eine Bankrotterklärung hält der SPD-Abgeordnete Herbert Kränzlein dem Minister vor.

In der Tat geht es langsam voran, wenn überhaupt. Im Dezember geht die Elektrifizierung der bisherigen Linie A nach Altmünster in Betrieb. Und im Oktober konnte Herrmann endlich den Bau der Neufahrner Kurve anschieben, um die Anbindung des Flughafens zu verbessern. Nachdem zuvor allerdings mehr als zehn Jahre verplempert wurden für Diskussionen, Planungen und Genehmigungsverfahren. Und das obwohl sich fast alle Beteiligten einig waren, dass das 91-Millionen-Euro-Projekt eine gute und sinnvolle Sache ist.

Alles andere aus dem 13-Punkte-Sofortprogramm harrt nach wie vor seiner Umsetzung. Beim Erdinger Ringschluss zum Beispiel hat die Deutsche Bahn zwar die Baugenehmigung beantragt; aber nur für einen Teil der Strecke. Für den Großumbau des S-Bahn-Betriebswerks in Steinhausen liegt seit November 2011 die Genehmigung vor. Umgesetzt wurde davon bisher nichts. In Markt Schwaben warten die Fahrgäste vergeblich auf einen zweiten S-Bahn-Steig. Und bei der geplanten Verlängerung der S7 nach Geretsried verkämpfte man sich an einem Bahnübergang südlich der bestehenden Station in Wolfratshausen. Ein Sofortprogramm, das nach mehr als zwei Jahren nicht wesentlich vorangekommen ist, hat den Namensteil „Sofort“ nicht verdient und schimpft daher Fahrgastvertreter Barth. Und er wundert sich immer wieder, dass Abgeordnete wie Rotter, immerhin Mitglied der regierenden CSU, in Debatten stets eine rasche Umsetzung des Sofortprogramms anmahnen. Dann aber kaum etwas geschieht.

Als ein Beispiel führen Fahrgastvertreter gerne den seit Jahren diskutierten Regionalzughalt an der Poccistraße an. Dort könnten Regionalzüge aus Richtung Rosenheim kommend halten und den Fahrgästen einen direkten Umstieg auf U3 und U6 bieten. Der Stadtrat hat sich dafür ausgesprochen; die Staatsregierung hat die Idee nachträglich sogar in ihre 13-Punkte-Liste aufgenommen. Und Herrmanns Leute hatten im Sommer 2013 eine umfangreiche Voruntersuchung präsentiert und diverse Varianten unterbreitet, wie der Halt konzipiert werden könnte. Konkret geplant wurde bisher nichts. Noch nicht einmal breit diskutiert wurden die Vorschläge sagt Barth. Alle wollen das Projekt. Aber es findet sich keiner, der es umsetzt.

Ähnlich sieht es bei der Sendlinger Spange aus, deren Ursprungsidee bereits in den Neunzigerjahren entwickelt wurde. Über sie könnten bei einer Störung im bestehenden Tunnel Züge umgeleitet werden. Auch hier fordern Stadtrat und Landtag immer wieder eine Umsetzung. Passiert ist nichts.

Fahrgastvertreter Barth und seine Kollegen halten den Politikern vor, dass der jahrelange Streit um den geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel sämtliche Entscheidungen lähmt. Die Fahrgäste werden da auf eine harte Geduldsprobe gestellt kritisiert auch Wolfram Liebscher vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). In der Tat geht selbst Fachleuten, die tief in der Materie stecken, der Dauerzwist um die zweite Röhre gehörig auf die Nerven. So warten alle Beteiligten sehnlichst auf die noch ausstehenden Baugenehmigungen, die Planfeststellungsbeschlüsse für den Tunnel. Bisher liegt aber nur der Bescheid für einen der drei Hauptbauabschnitte vor. Wann die Beschlüsse für die anderen beiden Abschnitte kommen, ist offen. Immer wieder kommt es zu Verzögerungen. Hinter den Kulissen schieben sich die Planer der Bahn und die Juristen des Eisenbahnbundesamts gegenseitig die Schuld dafür zu. Selbst Minister Herrmann zeigt sich ratlos: Wir sitzen da zwischen den Stühlen.

So manchem reißt da mittlerweile der Geduldsfaden. Ein Organversagen attestiert etwa der SPD-Verkehrsexperte Bernhard Roos allen Beteiligten. Und Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) drohte unlängst damit, die bereits

von der Stadt zugesagte Finanzspritze von 113 Millionen Euro für den zweiten Tunnel zurückzuziehen und in andere Projekte (etwa die U-Bahn-Verlängerung nach Pasing) umzuleiten, sollte der Freistaat nicht bald den zweiten Tunnel auf den Weg bringen. Reiter nannte dabei auch ein Ultimatum: Noch in der ersten Jahreshälfte 2015 soll Herrmann sagen, was nun Sache ist.

Der allerdings wird sich damit schwer tun. Denn bislang bleibt Herrmann bei seiner Linie, eine genaue Kostenschätzung und einen belastbaren Finanzplan erst dann abzugeben, wenn sämtliche Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen. Und dass die Juristen des Eisenbahnbundesamts bis Sommer 2015 alles abgearbeitet haben, darf nach den bisherigen Erfahrungen bezweifelt werden. Es könnte also im Sommer erneut einen Showdown zwischen Staatsregierung und Stadtspitze geben.

Herrmann versichert indes, die Maßnahmen aus dem 13-Punkte-Programm konsequent und Schritt für Schritt abarbeiten zu wollen. Für den zusätzlichen Bahnsteig in Markt Schwaben zum Beispiel will die Bahn laut Herrmann nächstes Jahr den Antrag auf Planfeststellung einreichen. Zumindest ab 2015 erwartet Herrmann den Planfeststellungsbeschluss für die S7 nach Geretsried. Und beim 55 Millionen Euro teuren Großumbau des S-Bahn-Werks in Steinhausen seien seine Leute in Finanzierungsgesprächen mit der Bahn, so Herrmann. Eine Realisierung sei noch in diesem Jahrzehnt möglich.

Bei der Sendlinger Spange aber, die seit mehr als 20 Jahren diskutiert wird und mit zehn Millionen Euro relativ günstig zu haben wäre, hätten sich die Planungs- und Genehmigungsprozesse als deutlich umfangreicher und damit zeitintensiver herausgestellt als bislang angenommen, heißt es aus dem Ministerium. Ein belastbarer Zeitplan könne daher nicht genannt werden. Das klingt nach einer weiteren Geduldssprobe für die Fahrgäste.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 20. November 2014, Seite 50