

Artikel publiziert am: 18.11.11

Datum: 20.11.2011 - 07.21 Uhr

Quelle: <http://www.tz-online.de/aktuelles/muenchen-region/s-bahn-rosenheim-1495709.html>

## S-Bahn bis Rosenheim?

**München - Das ist Wasser auf die Mühlen all der Leute, die dringend den Ausbau des S-Bahn-Netzes fordern! Und: Es ist die Gelbe Karte für alle Politiker, die bremsen!**



© tz/dpa

Eine S-Bahn von München nach Rosenheim: Wird das Wirklichkeit?

Berthold Huber, Vorstand für Personenverkehr bei der Deutschen Bahn, hat jetzt auf der bahnpolitischen Tagung Horber Schientage in Horb am Neckar deutliche Erweiterungen der Netze in den großen Bahn-Knoten wie München gefordert. Huber: „Das S-Bahnsystem muss künftig schneller und weit ausgreifender in die Region fahren. Wir brauchen unter anderem S-Bahnsysteme bis Rosenheim, Landsberg, Weilheim und Landshut, weil sich die Siedlungsstrukturen ändern.“ Und: Die zweite S-Bahn-Stammstrecke, so Huber gegenüber der tz, könnte hier hilfreich sei.

In den großen Metropolregionen wie München ist bis 2025 ein starkes Bevölkerungswachstum zu erwarten. Und natürlich bedeutet das einen deutlichen Anstieg an Fahrgästen. Huber betont: „Die Leute werden in die Region drücken. Sie können nicht alle mit dem Auto in die Stadt fahren, wollen aber trotzdem schnell befördert werden.“ Das geht nicht ohne zusätzliche Gleise und schnelle Züge. Ein zweites S-Bahnsystem in die erweiterte Region wäre also die Lösung. So könnte etwa die S 6 statt bisher nach Tutzing bis nach Weilheim fahren, die S 7 über Kreuzstraße hinaus nach Rosenheim weiterführen oder die viel frequentierte Flughafenlinie S1 gleich bis nach Landshut weiterfliegen.

Dazu kommt: Bis 2025 erwartet die DB auf den wichtigsten zehn Verbindungen im Personenverkehr ein Wachstum von 62 Prozent. darunter München nach Frankfurt über Stuttgart oder Nürnberg. Auf den zehn wichtigsten zehn Güterrelationen wird sogar ein Mehrverkehr von bis zu 70 Prozent erwartet.

## Hauptbahnhof München: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

Freilich entstehen schon jetzt zwei Drittel aller Verspätungen nicht auf der freien Strecke, sondern auf den überlasteten Zulaufstrecken zu den großen Knotenbahnhöfen in den Ballungsräumen. Huber: sWir brauchen dort Geschwindigkeit und Qualität. Wir müssen von Punkt zu Punkt schnell sein. Die Reisezeit zählt und nicht die Höchstgeschwindigkeit.%

Der Vorstand verlangte auf den 29. Horber Schientagen, dass das knappe Geld nicht mehr in Prestigeprojekte gesteckt wird, sondern in die Infrastruktur: sFehlende Infrastruktur ist ein ernstes Problem. Wir liegen im Fernverkehr bei einer Pünktlichkeit von 80 bis 82 Prozent. Da müssten eigentlich 90 bis 92 Prozent machbar sein. Aber wir werden nicht einmal 86 bis 87 Prozent erreichen, wenn wir das Schienennetz nicht ausbauen.%Was Berthold Huber allerdings nicht sagte: Etliche Gleise und Weichen, die heute fehlen, wurden erst vor einigen Jahren von unfähigen DB-Netz-Managern ohne Hirn und Verstand herausgerissen. Grund: der vom Ex-Bahnvorstand Mehdorn geplante Börsengang.

Abseits der überlasteten Magistralen setzt Huber, der lange Jahre lang DB-Regio-Geschäftsführer von Bayern war und seit einem Jahr Leiter des wichtigsten DB-Vorstandsressorts ist, auf eine bessere Verzahnung von Fern- und Nahverkehr. Im Idealfall könnten künftig Fernverkehrszüge Regionalzüge ersetzen, die mit Regional- und Verbundtickets benutzbar seien. Die Bundesländer müssten die Leistungen nicht mehr voll bezahlen und bestellen, sondern nur noch einen Ausgleich für fehlende Fernverkehrseinnahmen aufbringen. Der Kunde hätte dadurch bessere Fernverbindungen.

*Karl-Heinz Dix*