

Ein weiteres Jahr verloren

Landrat Thomas Karmasin (CSU) scheitert mit dem Versuch, Expresszüge auf der S 4 zwischen Fürstenfeldbruck und Hauptbahnhof einzusetzen. Hinterher gibt er sich bescheiden

VON PETER BIERL

Fürstenfeldbruck – Für die Fahrgäste der Bahn im Landkreis ist 2013 ein verlorenes Jahr. Der viergleisige Ausbau der S 4 ist keinen Schritt vorangekommen, obwohl er seit mehr als zwei Jahrzehnten versprochen wird. Darum muss auch der barrierefreie Umbau des Puchheimer Bahnhofs warten. Nicht einmal der „Optimierungsprozess“, dessen Ergebnisse der bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) zum Jahresende präsentieren wollte, ist fertig. Rundheraus lehnten der Minister und die Bahn AG den Einsatz von Sprintern ab, ein Vorschlag den Landrat Thomas Karmasin (CSU) und die Bürgermeister entlang der Bahnlinie eingebracht hatten. Dieses Scheitern ist auch eine Blamage für die CSU-Politiker aus dem Landkreis, die sich in Spitzenpositionen in Bundes- und Landtag tummeln, und es zeigt die Grenzen der Kommunalpolitiker auf, die in eigener Verantwortung im Landkreis ein passables Netz aus Bussen, Anrufsammeltaxen und demnächst Citybussen aufgebaut haben. Im Fugger-Express zwischen München und Augsburg gibt es seit der jüngsten Fahrplanumstellung zwar mehr Sitzplätze, aber noch immer keinen Stundentakt, in denen die Regionalzüge in Althegnenberg, Haspelmoor und Mammendorf halten, obwohl Landkreispolitiker seit Jahren drängen.

Ein besonderes Stiefkind ist die S 4, dort tut sich fast gar nichts. Im März hatten Karl Dieter Bodack und Karlheinz Rößler im Landratsamt eine Studie vorgestellt, die 40 zusätzliche Fahrten am Tag zwischen Fürstenfeldbruck und Hauptbahnhof vorsah, davon sollten vier den morgendlichen Berufsverkehr verstärken. Die Expresszüge sollten am Brucker Bahnhof starten, in Eichenau und Puchheim sowie Pasing halten und dann zum Starnberger Flügelbahnhof durchfahren. Die Kosten schätzten die Gutachter auf etwa 1,8 Millionen Euro. „Mit freundlicher, aber großer Spannung erwarte ich die Reaktion des Freistaates und wäre sehr enttäuscht, wenn es nicht ginge“, behauptete Landrat Thomas Karmasin (CSU) bei der Vorstellung. Dass das Ministerium die Idee schon verworfen hatte, focht ihn nicht an. Das Ministerium habe das neue Gutachten nicht gekannt. „Ich bin sicher, dass einfache Lösungen in Zeiten

von Wahlen befördert werden“, sagte Karmasin. Pustekuchen. Im Juni trafen sich Karmasin und Bodack mit Fachleuten im Ministerium. Zeitweise soll auch Zeil dabei gewesen sein. Heraus kam dabei, dass zum Fahrplanwechsel wegen Änderungen bei den Zügen aus dem Allgäu sowie mehr Zügen aus dem Werdenfeler und dem Oberland kein Platz sei für Expresszüge aus Fürstenfeldbruck. Übrig blieb aus dem Landkreisgutachten ein zusätzlicher Zug um 8.03 Uhr ab Buchenau. „Ein zusätzlicher Zug pro Stunde wäre wahrscheinlich möglich“, beharrte Bodack. Außerhalb des Berufsverkehrs seien ohnehin Kapazitäten frei. Aber auch die Sprinter aus dem Gutachten wurden abgelehnt.

Karmasin knickte ein. „Wir sehen auf Grundlage des Fahrplans 2014 keine Möglichkeit mehr, die vorliegende Machbarkeitsstudie in die Praxis umzusetzen“, teilten er und der Minister in einer gemeinsamen Presseerklärung mit. Zuerst müsse der zweite S-Bahn-Tunnel in München gebaut werden. „Wir müssen nehmen, was wir kriegen“, beschwichtigte der Landrat. Der Verdacht, dass der Minister ein „Hase-und-Igel-Spiel“ treibe, sei unbegründet, denn die Verbesserungen für das Werdenfeler und das Oberland seien seit 2009 „in der Pipeline“. Man fragt sich, ob Karmasin als, obendrein Sprecher der Landräte im MVV, so schlecht vernetzt ist, dass er das früher nicht mitgekriegt hat. Denn warum stand Bodack und Rößler der Fahrplangentwurf 2014 nicht zur Verfügung, als sie ihre Studie schrieben? Wurden Zeit und Geld verplempert, während die zwei Experten auf einem toten Gleis strampelten?

Nach der Landtagswahl übernimmt Innenminister Joachim Herrmann (CSU) die Kompetenz für den Verkehr und damit den Ausbau der S 4. Die Optimierungsstudie kann er nicht termingerecht liefern wie sein abgewählter Vorgänger versprochen hat. Das Thema sei „zu komplex“, erklärte ein Sprecher Herrmanns. Einen positiven Effekt hat der Unwille oder die Unfähigkeit, die Infrastruktur der Bahn zu verbessern: Die Elektrifizierung der Strecke Geltendorf-Lindau, die die Reichsbahn bereits 1933 in ihre Prioritätenliste aufgenommen hat, kam auch achtzig Jahre später nicht voran. Sollte diese je vollendet werden ohne dass zwischen Geltendorf und Pasing mehr Gleise verlegt sind, dürfte auf der S 4 das komplette Chaos ausbrechen.