



Kinder, wie die Zeit vergeht: Seit zehn Jahren beschäftigen sich Georg Winter und Michael Higl mit der Meitinger Bahnhofsunterführung. Jetzt geht die Baustelle langsam in den Endspurt.

Foto: Marcus Merk

# Warum 50 Meter Tunnel zehn Jahre brauchen

**Infrastruktur** Mit dem Bau einer knapp acht Millionen Euro teuren Unterführung verbindet die Marktgemeinde Meitingen große Pläne. Doch der Weg dorthin ist ein aufreibender Hürdenlauf.

VON CHRISTOPH FREY

**Meitingen** Auch an diesem nasskalten Januartag sind die Bauarbeiter eifrig am Werk. Im August soll der Tunnel unter den Bahngleisen in Meitingen eingeweiht werden und die Tür weit öffnen für den beidseitigen barrierefreien Zugang zu den Gleisen am meist frequentierten Bahnhof im nördlichen Landkreis Augsburg. Eine Erfolgsgeschichte also? Von der Idee bis zur Verwirklichung von 50 Meter Unterführung hat es zehn Jahre gedauert und selbst dann ist der barrierefreie Bahnhof nicht fertig.

Am aufwendigsten war der Planungs- und Genehmigungsprozess. 47 Fachbüros mussten eingeschaltet werden, die verschiedensten Stellen bei Land, Bund und Bahn eingebunden. Bürgermeister Michael Higl (CSU) erinnert sich noch gut an ein Gespräch in einem Meitinger Café mit einem Bahnmanager. Danach schien alles klar, doch heute übt sich Higl in Galgenhumor. „Mittlerweile

ist der Mann in Pension und ich sitz' immer noch hier.“

Der Tunnel unter den Gleisen ist nur der Auftakt für ein weitreichendes Vorhaben. Meitingen wird in den nächsten Jahren den Bahnhofsvorplatz umbauen und schöner machen, die Verbindungen zum Ortskern verbessern. Der Bahnhof soll so in den Ort geholt werden und zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe für rund 60.000 Menschen werden, die in seinem Einzugsgebiet leben. Eines Tages könnte sogar aus dem Bahnhofgebäude selbst noch was Schönes werden.

Vor Corona stiegen am Meitinger Bahnhof täglich bis zu 3000 Menschen ein und aus. Der Bahnhof mit seinen 50 Zugverbindungen am Tag ist Endpunkt von Regionalbuslinien, hat einen großen Pendlerparkplatz. Was er auch nach Fertigstellung der Unterführung unter den Gleisen nicht hat, ist eine barrierefreie Anbindung an die Bahnsteige. Für die muss die Bahn sorgen und wann das tatsächlich passiert, ist un-

gewiss. Das ist nur eines der Dinge, die Higl ärgern.

Ein anderer Punkt ist das Geld. Fast acht Millionen Euro wird die Unterführung kosten, die nach dem Bau durch den Markt Meitingen dann von der Bahn übernommen und unterhalten wird. Dafür lässt sich die Bahn von der Gemeinde

## Ein Wirrwarr an Zuständigkeiten

knapp 700.000 Euro als „Mitgift“ überweisen. Bis zu 3,5 Millionen Euro muss Meitingen aus eigenen Mitteln für das Projekt bereitstellen. Mithilfe des Landtagsabgeordneten Georg Winter (CSU), der das Projekt seit Jahren politisch begleitet und durch den Dschungel der Zuständigkeiten gelotst hat, sollen nun noch Förderprogramme des Bundes in Anspruch genommen werden.

Higl ist dennoch überzeugt, dass es richtig gewesen sei, dass Meitingen die Dinge selbst in die Hand ge-

nommen hat. „Sonst wäre immer noch nichts passiert.“ Am Beispiel seiner Gemeinde zeige sich aber, wie ein auf den ersten Blick einfaches Bauvorhaben richtig kompliziert werden könne. Mit den Vorbereitungen für den 50-Meter-Tunnel waren nicht weniger als vier Gesellschaften der Bahn, zwei Ministerien und fast ein halbes Dutzend Behörden befasst. Obendrein herrsche bei der Bahn ein „Zuständigkeitswirrwarr“, der dringend beendet werden müsse. Fehlende Finanzaussagen, weil sich niemand so richtig zuständig fühle, seien eine zusätzliche Stolperfalle.

Für Winter ist der regional bedeutende Pendler-Bahnhof in Meitingen nicht die einzige Baustelle auf der Strecke zwischen Donauwörth und Augsburg. Der Gersthofer Bahnhof ist inzwischen erneuert, Langweid, das auch auf eigene Kosten eine Unterführung baut, soll ebenso wie Gablingen in diesem Jahr einen barrierefreien Bahnhof erhalten. Die Kommunen müssten sich trauen,

ihre Bahnhöfe aufzumöbeln, und bräuchten dafür mehr Unterstützung, sagt der altgediente Landespolitiker. Nur so lasse sich der öffentliche Nahverkehr voranbringen. „Wir müssen die Bahnhöfe besser machen. Sonst bleiben die Leute auf ewig im Auto sitzen.“

## Bahnhof in Stichpunkten

- Täglich rund 50 Zugverbindungen.
- In 14 bis 17 Minuten in Augsburg, Hauptbahnhof, in weniger als einer Stunde in München. Nach Donauwörth circa 15 Minuten.
- Mehr als 300 Parkplätze, neun Bushaltestellen. Westlich der Bahngleise könnte langfristig ein Parkdeck entstehen.
- Ein ungelöstes Problem sind die Engpässe. Der vielfach geforderte Bau eines dritten Gleises ist bislang nicht in Sicht. In den kommenden Jahren könnten noch mehr Güterzüge auf die Strecke geleitet werden.