

## München/Bayern

### Große Lösung für die S-Bahn

#### Freistaat plant auch Ausbau von Nordring und Sendlinger Spange

München . Der Freistaat Bayern will nicht nur einen zweiten S-Bahntunnel in München bauen, sondern auch neue Strecken um die Stadt. Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) kündigte an, gemeinsam mit der Deutschen Bahn ein Gesamtkonzept für den Bahnknoten München zu erarbeiten, das ausdrücklich den S-Bahn-Nordring und die Sendlinger Spange im Süden vorsieht. Auch der neue Regionalzughalt Poccistraße und eine S-Bahn-Verbindung zum Messegelände sollen Thema sein. Die Sendlinger Spange wollen wir noch vor der zweiten Stammstrecke realisiert sehen, damit bei Betriebsstörungen wenigstens ein paar Züge über den Südring fahren können% kündigte Herrmann am Mittwochabend an. Beim Nordring wollte er sich nicht auf einen Zeitrahmen festlegen. Es solle eine finanziell und betrieblich belastbare Prioritätenliste entstehen. In einem halben Jahr soll das Konzept stehen, dafür werde es auch Gespräche mit Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) und den betroffenen Landkreisen geben.

Herrmann stellte diese Pläne nach einem Spitzentreffen mit Ministerpräsident Horst Seehofer, Bundesverkehrsstaatssekretärin Dorothee Bär (beide CSU) und Bahnchef Rüdiger Grube am Mittwoch vor. Das diene vor allem dem Start des Neubaus der zweiten Stammstrecke, die Herrmann eine epochale%Entscheidung nannte. Die zweite Stammstrecke sei sowohl das wichtigste, als auch das kostenintensivste Verkehrsprojekt im Freistaat. Der garantiert der Bahn nun auch offiziell, dass die Gesamtfinanzierung des Tunnels gesichert ist. Die Kosten sollen zwischen 3,18 und 3,84 Milliarden Euro liegen. Diese Garantie benötigte die Bahn, um das Projekt ausschreiben zu können. Dabei übernimmt der Freistaat nicht nur seinen Anteil von 1,29 Milliarden, sondern schießt auch den Bundesanteil von 1,55 Milliarden Euro vor. Anschließend soll er sich das Geld ab 2019 aus dem Bundes-Fördertopf, dem Gemeinverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), wieder zurück holen.

Am 5. April 2017 ist der Spatenstich für die erste unterirdische Station am Marienhof geplant. Kritiker sagen, es könnte bis zu 30Jahre dauern, bis der Bund das Geld wieder an den Freistaat zurücküberwiesen hat. Herrmann geht von etwa 20 Jahren aus. Er setzt darauf, dass Bayern ab 2019 mehr Fördermittel bekommt. Andere durch GVFG-Mittel geförderte Projekte wie etwa die S-7-Verlängerung nach Geretsried würden nicht leiden. Auch Projekte auf dem Land würden durch den Bau der zweiten Stammstrecke nicht vernachlässigt. Darauf werde die CSU achten, heißt es aus der Fraktion. Für Markus Ganserer, Verkehrsexperte der Grünen im Landtag, klingt das nach leeren Versprechen. Wenn der Bund seinen Kostenanteil nachträglich abstottern wolle, fehlt über drei Jahrzehnte das Geld für andere Verkehrsprojekte in Bayern% sagt er. Die Grünen lehnen nicht nur die Finanzierung des Tunnels, sondern das gesamte Projekt als Unsinn%ab. Sie setzen auf ein Konzept aus einem Guss%mit einem Zehn-Minuten-Takt auf allen Linien. Der Münchner SPD-Abgeordnete und Partei-Vize Florian von Brunn dagegen drängt darauf, das Projekt so schnell wie möglich%umzusetzen. Auch er hält den Ausbau der S-Bahn über die zweite Stammstrecke hinaus für nötig. Ohne diese Maßnahmen kann der zunehmende Verkehr nicht bewältigt werden%so der Abgeordnete. Lisa Schnell

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 22. Dezember 2016, Seite 32