

Der neue Verkehrsminister zieht die Zügel an. Nach den ersten Tagen im Amt legt Joachim Herrmann seine Prioritäten-Liste vor. Er verlangt mehr Tempo bei Groß-Projekten. Und lässt seine Beamten den Planern auf die Finger schauen.

VON CHRISTIAN DEUTSCHLÄNDER

München - Was fliegt, rattert und rollt, gehört zu ihm. Zum ersten Mal ist mit Joachim Herrmann ein Minister für den kompletten Verkehr über Schiene, Straße und Luft in Bayern, zuständig. Nach der Bündelung der Infrastruktur im Innenressort legt der CSU-Politiker erste Schwerpunkte für die Region Oberbayern vor. „Es wird spannend, das zu gestalten“, sagt Herrmann. Was baureif sei, dürfe nicht noch 20 Jahre diskutiert werden. Ein Überblick.

A 94: Zügig vorangehen soll es mit dem Lückenschluss nach Passau. Die größte Lücke in Oberbayern klafft zwischen Pastetten und Heldenstein. Da beharrt Herrmann auf einer öffentlich-privaten Finanzierung, also Co-Investoren, die dafür Mauteinnahmen erhalten. „Das ist der einzige große Autobahn-Neubau, den wir in Bayern haben.“ Das stellt klar: Der Südring um München ist vom Tisch.

A 9: Herrmann will ab 2014 ab Allershausen bis zum Dreieck Holledau für die Freigabe der Standstreifen aufrüsten.

A 8: Die Autobahn hinter Rosenheim soll sechsstreifig werden. Der Baubeginn ist aber



Schienen, Straße, Luft: Minister Joachim Herrmann ist Bayerns neuer Bau-Chef. FOTO: DPA

noch nicht gesichert. Insgesamt fordert Herrmann erheblich mehr Geld für Bundesfernstraßen in Bayern von der Großen Koalition. Bisher sind es rund eine Milliarde Euro pro Jahr. Das muss aus unserer Sicht um mindestens 30 Prozent erhöht werden.“

Olympia: „Es gibt kein einziges Verkehrsprojekt, das wir wegen einer möglichen Olympia-Bewerbung machen“, sagt Herrmann. Wenn München den Zuschlag für 2022 erhalten könnte, könne aber einiges schneller gehen. „Dann wird Deutschland zusätzliche Mittel für den Freistaat bereitstellen.“ Als Beispiele nennt er die B23-Ortsumgehung von Garmisch mit dem Kramer-

tunnel sowie die B2-Ortsumfahrung von Oberau.

Zweite Stammstrecke: Uneingeschränkt stellt sich der Verkehrsminister hinter das umstrittene S-Bahn-Projekt in München. „Es ist eine klare Entscheidung getroffen worden, die ist jetzt umzusetzen. Wenn wir noch 20 Jahre diskutieren, wird nichts besser.“

Herrmann taxiert die Kosten aktuell auf 2,05 Milliarden Euro. Eine leichte Steigerung hält er für möglich. „Man muss davon ausgehen, dass es eine Kostenfortschreibung aufgrund der allgemeinen Baupreissteigerungen geben wird. Zehn Jahre später gibt es eben andere Kosten. In ein oder anderthalb Jahren

muss das genau bewertet werden.“ Dann liegen alle Planfeststellungsbeschlüsse vor. Höhere Steigerungen als den Inflationsausgleich will er aber nicht automatisch akzeptieren: „Ein Fass ohne Boden können wir nicht brauchen.“ Bayern habe mit seinem Beitrag „keinen Blankoscheck ausgestellt“.

Herrmann will der Planern genauer auf die Finger schauen als bisher. Bereits mit Regierungschef Horst Seehofer abgesprochen ist, dass sich die Tunnel-Experten der Obersten Baubehörde in die Planung einschalten. „Wenn man die Erfahrung am Bau hat, wollen wir das auch nutzen.“ Bei den Kosten dürfe nichts aus dem Ruder laufen.

Brenner-Basis-Tunnel: Erheblich mehr Tempo verlangt Herrmann beim Bau des Zulaufs zum Brenner-Basis-Tunnel. „Die Deutsche Bahn ist da in Zeitverzug“, kritisiert der Minister. „In Deutschland wurde über viele Jahre nicht erkannt, dass es mit dem Tunnel ernst ist. Er ist voll im Bau.“ Auf der gesamten Schienenstrecke von Berlin bis Rom gebe es ein Nadelöhr: München bis Kufstein. „Es muss wesentlich schneller gehen“, verlangt Herrmann.

Flughafen: Herrmann befürwortet den Bau der dritten Startbahn am Münchner Airport. „Es gibt einen klaren Bedarf, den der Flughafen benannt hat.“ Auf jeden Fall werde aber das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs abgewartet. Herrmann wiederholt das Versprechen von Seehofer, vor einer Startbahn müsse die Infrastruktur im Umland vorangetrieben werden: „Das gilt ganz klar.“ Dazu zählt Herrmann die Neufahrner Kurve, den Ringschluss Erding (Schiene) und einen weiteren Ausbau der Flughafen-tangente Ost (Straße). „Das muss konkret angepackt werden, um das Umland auf ein weiteres Wachstum des Flughafens einzustellen.“ Im Januar will Herrmann zu einer Sitzung des Flughafen-Forums kommen und dort Pläne präsentieren.

Verkehrskonferenz: Herrmann will im Januar die Politiker verschiedener Ebenen aus dem Süden Oberbayerns zu einer großen Verkehrskonferenz zusammenholen und alle Projekte beraten. „Wir werden die Grundstrukturen für die nächsten fünf Jahre entwickeln.“