

München

## Stillstand bei der Stammstrecke

### Kabinett beschließt 13-Punkte-Programm für Münchner Bahnknoten - die Opposition sieht darin keinen Fortschritt

Von Mike Szymanski und Marco Völklein

und Marco Völklein

Irgendwie schien der Eisenbahner in Martin Zeil (FDP) mit ihm durchgegangen zu sein. Als der bayerische Verkehrsminister am Mittwoch die Ergebnisse der Kabinettsitzung verkündete, sprach er davon, dass man das Projekt 'aufs Gleis gesetzt' habe. Dass 'die Signale auf Grün' stünden. Und dass 'der Zug mit großer Kraft weiterfahren' könne. Zeil redete von der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Und da geht derzeit so gut wie nichts voran.

Doch Zeil gibt nicht auf. Im Kabinett stellte er ein 13-Punkte-Programm vor, mit dem der 'Bahnknoten München' ertüchtigt werden soll. Darin aufgeführt werden zum Beispiel eine verbesserte Anbindung des Airports, eine Umfahrung der Innenstadt für den Störfall oder eine 45 Millionen Euro teure Erweiterung der S-Bahn-Werkstatt in Steinhausen. Alles keine neuen Projekte - und alle immer und immer wieder von Verkehrspolitikern gefordert. Kernstück des Bahnknotens sei aber, da bleibt Zeil hart, der geplante zweite Tunnel. Der sei 'unverzichtbar'. Das habe das Kabinett 'ausdrücklich festgehalten'.

Nur das Geld für das 2,2-Milliarden-Euro-Projekt fehlt. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) stellte zwar am Mittwoch den westdeutschen Ländern mehr Mittel in Aussicht. Davon profitiere auch der Freistaat. Zugleich sah er aber keinen Spielraum, seinen Anteil für den Tunnel zu erhöhen. Damit bleibt ein Finanzloch von 350 Millionen Euro. Abermals forderte er die Stadt auf, sich zu bewegen. Zeil kündigte an, auch die Landkreise in die Pflicht nehmen zu wollen. Rechtlich sei eine solche Beteiligung möglich, sagte Zeil. Das habe eine Prüfung durch Innenminister Joachim Herrmann (CSU) gezeigt. Nun stünden die Landkreise 'politisch in der Pflicht, ihren Beitrag zu leisten'. Eine Beteiligung privater Investoren schloss das Kabinett aus - die hatte zuletzt OB Christian Ude (SPD) ins Gespräch gebracht. Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) warf Ude vor, in diesem Punkt mit falschen Karten gespielt zu haben. Dennoch zeigte er sich zuversichtlich, mit Ude zu einer Lösung zu kommen. 'Das geht gut aus', so Seehofer. Laut Zeil gibt es aber noch keinen Termin für ein klärendes Gespräch zwischen Stadt und Freistaat. Das Genehmigungsverfahren für den Tunnel werde fortgeführt, sagte Zeil.

Dies wiederum rief heftige Kritik der Grünen hervor. Voraussetzung für eine Genehmigung des Projekts sei die gesicherte Finanzierung - 'und die ist nicht gegeben', so Fraktionschef Martin Runge. Der Kabinettsbeschluss sei ein 'Offenbarungseid', das 13-Punkte-Programm 'nichts weiter als alter Wein in neuen Schläuchen'. Unterm Strich sei die Regierung 'keinen Schritt weitergekommen'. Ude kritisierte, es gebe 'keinerlei Fortschritt, sondern nur ein anhaltendes Staatsversagen'. Auch gegenüber der Bahn könne die Staatsregierung keinen Verhandlungserfolg vorweisen.

Eine weitere Hängepartie zeichnet sich auch bei der geplanten Verlängerung der U5 nach Pasing ab: Offenbar auf Druck der CSU hin beauftragte das Kabinett Zeil damit, bei der Bahn dafür zu werben, die U-Bahnen oberirdisch in den Bahnhof Pasing einzuführen. Eine solche Lösung wäre günstiger als ein unterirdischer Haltepunkt. Dazu aber müsste der Konzern Gleise im südlichen Bereich des Bahnhofs freigeben - was die Bahn ablehnt. Zuletzt hatte sich auch Zeils Haus in einem Brief an die Pasinger SPD gegen eine solche Lösung ausgesprochen. Nun jedoch soll sich Zeil in Berlin wieder dafür einsetzen. Die Rathaus-CSU jedenfalls freute sich in feinsten Eisenbahner-Lyrik, dass weitere Gespräche dazu 'aufgegleist' wurden.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 10. Mai 2012, Seite 47