

## München-Region-Bayern Der Ringschluss kommt

### Nach Jahrzehnten der Debatten haben sich der Freistaat und die Stadt Erding über den Bau eines Tunnels geeinigt. Damit ist der Weg frei für eine zusätzliche S-Bahnanbindung des Münchner Flughafens

Von Christian Krügel  
und Andreas Schubert

München . Der für Ende Juli angekündigte Generalplan der Staatsregierung zum Ausbau der Münchner S-Bahn wird voraussichtlich erst im Herbst präsentiert. Hintergrund der Verschiebung seien zum einen Termenschwierigkeiten, heißt es aus dem Umfeld von Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU). Zum anderen dürfte aber auch die erhebliche Kritik von Landtagsabgeordneten an den ersten Entwürfen dazu geführt haben. Herrmanns Drei-Stufen-Plan zum Ausbau der Münchner S-Bahn sei deutlich zu wenig ambitioniert und biete nur altbekannte Projekte, aber keine neuen Ideen für den Bahnverkehr im Großraum, hatte es geheißen. Herrmann wird trotzdem in der Kabinettsitzung am 1. August eine Erfolgsmeldung präsentieren: Die Anbindung des Flughafens soll deutlich besser und der Erdinger Ringschluss endlich gebaut werden.

Nach Informationen der SZ werden der Freistaat und die Stadt Erding voraussichtlich am 7. August eine Finanzierungsvereinbarung für den Bau eines Tunnels durch die Große Kreisstadt unterzeichnen. Wie groß die Anteile jeweils sind, ist noch nicht bekannt. Erding soll sich aber mit einem zweistelligen Millionenbetrag an dem Projekt beteiligen, ist zu hören. Im Herbst soll ein entsprechender Vertrag mit der Bahn geschlossen werden. Damit könnte Verkehrsminister Herrmann für sich als Erfolg verbuchen, nach der Entscheidung für den zweiten Stammstreckentunnel durch München ein zweites großes Verkehrsprojekt nach jahrelanger Diskussion auf den Weg gebracht zu haben. Seit Jahrzehnten wird über eine Verbindung zwischen Erding und dem Flughafen München diskutiert, die eine wichtige Alternative zu den bestehenden Bahnstrecken zum Airport wäre und zugleich Voraussetzung einer besseren Anbindung Südostbayerns. In die langen und zähen Verhandlungen zwischen Stadt, Bahn und Bundesimmobilienverwaltung, die für das Erdinger Militärareal verantwortlich ist, hatte sich Herrmann zuletzt selbst eingeschaltet.

Der Erdinger Landrat Martin Bayerstorfer, Parteifreund Herrmanns, verspricht sich vom Ringschluss große Entlastungseffekte für andere Linien und den Verkehr in der Münchner Innenstadt, unter anderem weil auch die Messestadt Riem direkt an den Flughafen angebunden wäre und Messebesucher nicht mehr über Haupt- oder Ostbahnhof reisen müssten. Schnell wird aber auch bei diesem Schienenprojekt nichts gehen. Bei der Bahn rechnet man mit einer Fertigstellung eher nach der zweiten Stammstrecke, die 2026 in Betrieb gehen soll.

Und auch bis zur Umsetzung der anderen Ideen, den Flughafen per Schiene besser an München anzubinden, dürfte es dauern. Expresszüge auf der Strecke der S8 fahren zu lassen, hängt von deren Ausbau und der Frage ab, ob die Stadt München tatsächlich die Strecke Daglfing/Johanneskirchen untertunneln möchte . ein Projekt, das mehrere Hundert Millionen Euro kosten wird und sich frühestens bis Mitte der 2030er Jahre realisieren lassen könnte. Hier müsse die Stadt nun endlich ein klares Bekenntnis abgeben und Entscheidungen herbeiführen, heißt es bei der Bahn. Denn davon hängt auch wieder ab, was mit dem Bahn-Nordring geschehe, der von der Daglfinger Strecke abzweigt . und dessen Ausbau zur S-Bahntrasse BMW ganz dringend fordert. Der Autobauer möchte damit sein erweitertes Forschungszentrum erschließen und macht dem Vernehmen nach deshalb auch bei der Bundesregierung mächtig Druck. Bei der Bahn gibt es allerdings Bedenken, weil die Strecke für den Güterverkehr benötigt wird.

Im Verkehrsministerium ist man über die divergierenden Interessen der unterschiedlichen Akteure wenig begeistert. Denn das führe dazu, dass die verschiedenen S-Bahn-Projekte kaum vorankämen . was dann Herrmann vorgeworfen werde. Der will deshalb nun von unabhängiger Instanz wissen, was im Schienennetz Münchens geht. Eine große Untersuchung soll klären, wie sich die Pendlerströme in München mit der zweiten Stammstrecke und dem Bau eines möglichen Nord- und Südrings entwickeln und was wirklich sinnvoll ist. Ursprünglich war dies nur als Gutachten für den Nordring gedacht, da BMW offenbar selbst nicht sagen konnte, wie viele seiner Beschäftigten denn tatsächlich von einer solchen S-Bahntrasse profitieren könnten.

Herrmann will diese Untersuchung nun ausweiten. Und auch sein Drei-Stufen-Plan für den gesamten S-Bahn-Ausbau wird wohl noch mal darauf hin überprüft, ob nicht doch einige Projekte eher fertig werden könnten. Ein Termin steht noch nicht fest. Der dürfte auch davon abhängig sein, ob und wann Herrmann, zugleich CSU-Spitzenkandidat für die Bundestagswahl, nach Berlin wechselt. Seite R8

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 24. Juli 2017, Seite 29