

München-Region-Bayern

Neuer Zeitplan für die Stammstrecke

Ende 2025 soll der zweite S-Bahn-Tunnel in Betrieb gehen

München . Die zweite S-Bahn-Stammstrecke durch München soll Ende 2025 in Betrieb genommen werden. Das haben Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (beide CSU) am Montag in München nach einer Sitzung des Kabinetts bekräftigt. Es handele sich um das bedeutendste Nahverkehrsprojekt in Bayern, sagte Dobrindt. Deshalb werde sich der Bund auch an eventuellen Mehrkosten beteiligen. In welcher Höhe wollte er nicht sagen . nur: Ich kenne zurzeit kein Limit.

Der jüngste Zeitplan für das Projekt sieht demnach so aus: Im Laufe des ersten Quartals 2016 wird der Planfeststellungsbescheid für den dritten und letzten Abschnitt der neuen Strecke erwartet, also für den östlichen Teil. Bis April soll zudem feststehen, um welchen Betrag sich das Projekt verteuert. Ursprünglich war es mal auf 2,04 Milliarden Euro taxiert worden. Die Deutsche Bahn als Bauherr ging zuletzt jedoch von knapp drei Milliarden Euro aus. Ob diese Summe realistisch ist, wird sich bald zeigen, wenn bei der Bahn die ersten Gebote auf ihre Ausschreibungen eingehen. Anhand dieser Gebote wird das Projekt neu kalkuliert. Vorbereitende Baumaßnahmen könnten bereits 2016 erfolgen, sagte Herrmann. Die Hauptbaumaßnahmen begännen dann 2017 und 2018, was eine Inbetriebnahme Ende 2025 möglich machen würde.

Die neue Trasse soll den öffentlichen Nahverkehr in München entlasten. Die bisherige Stammstrecke nutzen pro Tag bis zu 800000 Fahrgäste in acht S-Bahnlinien. Zur Entlastung des Nadelöhrs hatten sich Bund, Freistaat und Bahn 2011 darauf verständigt, den Bau einer zweiten Stammstrecke zu finanzieren. Allerdings gingen sie damals noch von zwei Milliarden Euro Kosten aus. An den mittlerweile erwarteten Mehrkosten müsse sich auch die Stadt München als größter Profiteur der Stammstrecke beteiligen, stellte Dobrindt klar. Bislang ist Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) nur bereit, 113 Millionen Euro beizutragen, die aus der Umwidmung eines Flughafen-Darlehens stammen. Markus Ganserer, Sprecher der Landtags-Grünen, plädierte dafür, das gesamte Projekt noch einmal einer nüchternen Nutzen-Kosten-Analyse zu unterziehen. Dann wird man feststellen, dass ein zweiter Tunnel mehr Nachteile als Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger bringt . und damit auch nicht förderfähig ist.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 02. Dezember 2015, Seite 33