

## Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke Olympia-Aus bremst zweiten Tunnel in München

**Die zweite S-Bahn-Stammstrecke wird wohl nicht 2018 fertig werden. Das sagte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) nach Münchens Olympia-Niederlage. Der bayerische Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) hält den Bau der zweiten Röhre bis spätestens 2019 für "zwingend".**

Stand: 07.07.2011



Die Stammstrecke und eine schnellere Anbindung zwischen Flughafen und Innenstadt bis 2018 zu realisieren, wäre nur unter allerhöchsten Anstrengungen möglich gewesen, so Ramsauer. Er könne sich jetzt unter diesen Umständen nicht mit Gewissheit hinstellen und sagen, die Stammstrecke sei bis Ende 2017 fertig. Ramsauer betonte, dies bedeute nicht, dass Projekte verschleppt würden.

### Große Bedeutung für 800.000 Fahrgäste

#### Die Kosten

Freistaat und Bahn haben bereits zugesagt, rund 55 Prozent der Kosten für den Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu berappen. Alleine der Tunnel durch die Innenstadt soll rund zwei Milliarden Euro verschlingen. Die Kosten für das Gesamtpaket "Bahnausbau in München" - dazu gehört auch eine Express-S-Bahn zum Flughafen - schätzt das Wirtschaftsministerium auf 2,9 bis 3,4 Milliarden Euro.

Zeil hatte schon vor dem Scheitern der Olympiabewerbung betont, dass er den Bund in der Pflicht sehe, jetzt Geld für den Bau zur Verfügung zu stellen. Am Donnerstag erneuerte Zeil seine Forderung nach dem raschen Bau einer weiteren Röhre in München: "Die zweite Stammstrecke muss kommen. Sie ist und bleibt das Herzstück eines zukunftsfähigen Nahverkehrs in München, in der Region und in ganz Südbayern."

Auch ohne Olympia solle der zweite Tunnel noch in diesem Jahrzehnt umgesetzt werden. Eine Frist bis höchstens Ende 2019 bezeichnete Zeil als "zwingend". "Wir können den Nutzern nicht zumuten, die Münchner S-Bahn auf einen Kollaps zulaufen zu lassen", so der Minister. Schließlich gehe die Bedeutung des Projekts weit über die Olympischen Winterspiele hinaus. Das derzeitige S-Bahnnetz bewege sich mit täglich über 800.000 Fahrgästen am Kapazitätslimit.

#### Die Zukunft weiterer Projekte

Was den Neubau des Münchner Hauptbahnhofs betrifft, spricht nach dem Olympia-Aus nun vieles für die Zweckbau-Variante. Denn die Bahn wollte dafür ohnehin möglichst wenig Geld ausgeben. Die Stadt bevorzugt dagegen einen repräsentativen (und dadurch teureren) Architekten-Entwurf.

Grünes Licht scheint es dagegen für die geplanten Verbesserungen beim Zugverkehr zwischen München und Garmisch zu geben. Zeil sagte dafür planmäßige Umsetzung zu. Im Zusammenhang mit der Olympia-Bewerbung waren auf dieser Strecke mehr Züge vorgesehen, zudem der Bau eines zweiten Gleises zwischen Tutzing und Murnau.

### Bahn will Bundesmittel für zweiten Tunnel beantragen

Auch die Deutsche Bahn fordert eine zügige Realisierung der zweiten Stammstrecke in München. "Die Metropolregion München braucht die zweite Stammstrecke, um auch in den nächsten Jahrzehnten den Zuwachs an Verkehr bewältigen zu können", sagte Infrastrukturvorstand Volker Kefer. "Daher werden wir, so wie es der im April mit dem Freistaat Bayern geschlossene Bau- und Finanzierungsvertrag vorsieht, in den kommenden Wochen den Antrag auf die Bundesmittel stellen", kündigte Kefer an. Die Finanzierung der rund zwei Milliarden erfolge auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, wonach der Bund etwa 60 Prozent der förderfähigen Kosten tragen sollte.

### Fahrgäste wollen nicht warten



So ist die zweite S-Bahn-Stammstrecke geplant.

Auch die "Aktion Münchner Fahrgäste" meldete sich zu Wort. "Jedenfalls wollen und können die Fahrgäste nicht auf Winterspiele 2022 oder 2026 warten, bis es zu nachhaltigen Verbesserungen im Münchner S-Bahn-System kommt", sagte Sprecher Andreas Nagel. Das Bündnis fordert einen Baubeginn im ersten Quartal 2012.

### Vorboten der schlechten Nachricht im Mai

Ramsauer hatte schon im Mai angedeutet, dass es ohne einen Zuschlag für Olympia 2018 kein schnelles Geld vom Bund für den Bau einer zweiten Röhre geben werde. Ohne den Sondertopf aus Berlin sei der Tunnel frühestens bis zum Jahr 2025 finanzierbar. Das löste damals schon Empörung im Freistaat aus.

### FDP und SPD in ihrer Empörung vereint

Die Staatsregierung, namentlich Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) wollte ebenso wie die SPD den Bund in die Pflicht nehmen. Die Freien Wähler forderten einen "Plan B" für die Entwicklung der Münchner S-Bahn. Wie dieser Plan B aussehen könnte, wissen die Grünen im Landtag. Sie würden das Unsinn-Projekt zweite S-Bahn-Röhre, so Grünen-Fraktionschef Martin Runge wörtlich, lieber gestern als morgen beerdigen.

Die Grünen im Münchner Stadtrat dagegen befürworten den Tunnel. Die CSU im Münchner Rathaus wunderte sich über den Wirbel, der um Ramsauers Aussage gemacht wurde. Es sei von Anfang an klar gewesen, dass der Zuschuss zum zweiten S-Bahn-Tunnel abhängig vom Zuschlag für die Olympischen Spiele ist.

### Am Marienhof wird schon für den Tunnel gebuddelt

**Zurück auf Anfang**

Im April 2000 hat der damalige bayerische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU) die erste Machbarkeitsstudie für einen zweiten S-Bahn-Tunnel vorgestellt. Auf 900 Millionen Mark wurden die Kosten dafür damals geschätzt - die haben sich bis heute vervierfacht. Und die Planungs- und Bauzeit sollte zehn Jahre betragen. Wenn Ramsauer Recht behält, wird daraus ein Vierteljahrhundert.

Seit über zehn Jahren wird um das Für und Wider und das Wann und Wie einer zweiten S-Bahn-Röhre durch München gerungen. Seit rund einem Jahr gibt es einen offiziellen Landtagsbeschluss, dass der Tunnel gebaut werden soll. Im April dieses Jahres haben Bahn und Land Bayern einen entsprechenden Vertrag unterschrieben. Am Marienhof hinter dem Münchner Rathaus wurde sogar bereits mit Vorarbeiten für die S-Bahn-Röhre begonnen. Alte Bäume wurden umgepflanzt und Archäologen haben zu graben begonnen.

**Fakten zur neuen S-Bahn-Röhre**

Das bisherige S-Bahn-System war ursprünglich für täglich rund 250.000 Fahrgäste täglich ausgerichtet. Inzwischen nutzen es etwa 800.000. Mit bis zu 30 Zügen pro Stunde und Richtung gilt die Strecke zwischen Pasing und Ostbahnhof als eine der am dichtesten befahrenen Eisenbahnstrecken in Europa.

Der Bau der zehn Kilometer langen neuen Stammstrecke soll rund zwei Milliarden Euro kosten, getragen je zur Hälfte von Bund und Freistaat sowie Bahn.

Die neue Trasse beginnt östlich des Bahnhofs Laim und führt über Hauptbahnhof und Ostbahnhof zum Bahnhof Leuchtenbergring. Drei neue unterirdische Stationen entstehen: Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof. Laim und Leuchtenbergring werden umgebaut.

Quelle



Versenden