

# Kosten, Planungsstand, Alternativen

## Zehn Fragen und Antworten zur neuen Röhre, deren Bau eigentlich 2010 abgeschlossen sein sollte

Warum benötigt München neben der bestehenden noch eine zweite S-Bahn-Stammstrecke?

Die erste, 1972 eröffnete Tunnelstrecke gilt als ausgelastet und störanfällig. Eine zweite Innenstadtquerung böte die ersehnte Umfahrungsmöglichkeit und genug Kapazität, um auf weiteren Linien den Zehn-Minuten-Takt einzuführen. Im Gespräch ist auch ein Expresssystem, das die Fahrtzeit zu den Endstationen verkürzen würde.

Was kostet das Tunnelprojekt und wer soll es bezahlen?

Die offizielle Kostenschätzung liegt bei 1,85 Milliarden Euro. An einer Finanzierungsvereinbarung wird noch getüftelt. Bund und Freistaat haben sich aber in Gesprächen prinzipiell auf eine 60:40-Kostenaufteilung geeinigt.

Wie hängt die Finanzierung der neuen S-Bahn-Strecke mit der des Transrapids zusammen?

Die Befürworter der Magnetbahn sehen keinen direkten Zusammenhang zwischen den Projekten, da der S-Bahn-Tunnel aus Nahverkehrstöpfen, der Transrapid aber über Privatisierungserlöse des Freistaats sowie einen Spezial-Etat des Bundes finanziert werden soll. Gegner des Projekts verweisen jedoch darauf, dass es sich letztlich immer um öffentliches Geld handelt, das nur einmal ausgegeben werden kann und daher zwangsläufig an anderer Stelle fehlt.

Wie ist der Stand der Planungen?

Das Genehmigungsverfahren läuft noch. Mit seinem Abschluss wird 2008 gerechnet.

Gibt es einen Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Hauptbahnhofs?

Ja, einen sehr engen sogar. Denn um die S-Bahn-Tunnelstation zu bauen, müssen Teile des Bahnhofsgebäudes abgebrochen werden. Ursprünglich war deshalb vorgesehen, beide Projekte parallel anzugehen. Da die Bahn den Neubau des Hauptbahnhofs aber aus finanziellen Gründen auf Eis gelegt hat, gibt es inzwischen Pläne, nach Abschluss der S-Bahn-Buddelei den Altbau wieder herzustellen. Nicht vermittelbar wäre hingegen eine Vollendung des Bahnhof-Neubaus noch vor dem Startschuss für die S-Bahn. Denn dann müssten Teile des millionenschweren Kolosses nach wenigen Jahren schon wieder weichen.

Wie sieht der ursprüngliche Zeitplan für Bau und Inbetriebnahme der neuen Stammstrecke aus?

Noch im Sommer 2004 ging die Bahn davon aus, dass im Dezember 2010, nach knapp fünfjähriger Bauzeit, die ersten Züge durch die Röhre rollen können.

Wie versuchen die Planer, die Finanzierungsprobleme zu lösen?

Derzeit wird an allen Ecken und Enden nach Einsparpotentialen gesucht, um den für Bundeszuschüsse erforderlichen

Wirtschaftlichkeitsnachweis doch noch erbringen zu können. Um die Gelder haushaltsverträglich über einen längeren Zeitraum zu verteilen, gibt es zudem Überlegungen, die Röhre stufenweise zu bauen. Der Ast zum Ostbahnhof und der Ausbau des Laimer Bahnhofs würden dann erst zu einem späteren Zeitpunkt fertig.

Warum geht die Bahn neuerdings von einer Bauzeit von 13 Jahren aus?

Offizielle Aussagen dazu gibt es nicht. Vermutlich wird aber bei dieser Schätzung von einem Bau in mehreren Stufen ausgegangen. 2022 wäre dann der Fertigstellungstermin des Vollausbaus.

Welche Alternativen zur zweiten Röhre werden diskutiert?

Diverse Nahverkehrsexperten favorisieren einen Ausbau des DB-Südrings oder eine Freigabe des U 4/U 5-Tunnels für S-Bahnen. Freistaat und Stadt halten dies jedoch nicht für zielführend.

Was passiert, wenn das Tunnelprojekt tatsächlich ganz stirbt?

Dann muss entweder eine der Alternativlösungen weiter untersucht werden - oder aber das S-Bahn-Netz bleibt auf heutigem Standard: samt Störfällen, Verspätungen und 20-Minuten-Takt.dh

(SZ vom 5.12.2007)

⌘ [vorheriger Artikel](#)

Seite 49 - München

[nächster Artikel](#) ⌘

[drucken](#) ⌘

[Fenster schließen](#) ⌘