

Artikel publiziert am: 16.11.09

Datum: 16.11.2009 - 18.34 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/nachrichten/muenchen/diezweite-roehre-kommt-alle-fragen-alle-antworten-530717.html>

## Die zweite Röhre kommt! Alle Fragen, alle Antworten

**München - Die Stadt München und der Freistaat Bayern präsentieren ihre Pläne und legen sich auf die zweite Stammstrecke fest. Alle Fragen und Antworten zur zweiten Röhre:**

Die Münchner S-Bahn-Stammstrecke soll endlich entlastet werden – durch eine zweite Röhre und nicht durch einen Ausbau des S-Bahn-Südrings. Das ist das Ergebnis einer neuen Studie, die am Montagnachmittag offiziell von Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) und Münchens Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) vorgestellt wurde. Das Ergebnis: Der vor allem von den Grünen favorisierte Südring käme unter dem Strich schlechter Weg als die Röhre. Er würde auch nicht den positiven Kosten-Nutzen-Faktor, der für die Genehmigung eines solchen Projektes notwendig ist, erreichen. Dabei muss der Wert über der Zahl eins liegen. Nach dieser sogenannten standardisierten Bewertung erreicht die zweite Röhre den Wert 1,15, der Südring nur 0,80.

**Lesen Sie dazu:**

[S-Bahn: Das neue Liniennetz](#)

### Hauptbahnhof München: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft



Auch beim Fahrplankonzept hat sich gezeigt, dass der positive Wert nur erreicht wird, wenn das Münchner S-Bahn-System vom bisherigen 10- bzw. 20-Minuten-Takt auf einen 15- bzw. 30-Minuten-Takt umgestellt wird. Die Investitionskosten belaufen sich beim Südring zwar nur auf rund 1,3 Milliarden Euro, dagegen beim Tunnel auf 1,5 Milliarden. Der Nutzen wäre aber bei der Röhre besser: So würden hier täglich 10 000 Fahrgäste zusätzlich fahren.

### Alle Fragen, alle Antworten zu den Plänen:

[Warum ist eine Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke nötig?](#)

Der Tunnel war in den 70er- Jahren für eine Kapazität von täglich 250 000 Fahrgästen ausgelegt, heute sind es rund 800 000. Bei kleinsten Störungen im Bereich zwischen Ostbahnhof und Pasing gerät der gesamte Fahrplan massiv durcheinander.

[Wurden die Varianten 2. Röhre und Südring schon einmal gegenübergestellt?](#)

Ja! 2001 fand eine vergleichende Untersuchung statt, bei der ebenfalls der Südring wirtschaftlich schlechter abgeschnitten hatte.

[Wie lang wird die 2. Röhre?](#)

7,3 Kilometer. Sie beginnt zwischen Laim und Donnersbergerbrücke und endet am Ostbahnhof. Der Tunnel wird in bis zu 40 Metern Tiefe liegen.

[Wie teuer wird sie?](#)

Nach Angaben des Verkehrsministeriums 1,6 Milliarden Euro. In einem von den Grünen beantragten Gutachten sind es allerdings 2,5 Milliarden.

[Wann soll die zweite Stammstrecke in Betrieb genommen werden?](#)

Für den Fall, dass München den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018 bekommt, soll die zweiten Stammstrecke im selben Jahr ihren Betrieb aufnehmen.

[Ist der Zeitplan realistisch?](#)

Nur, wenn Anfang kommenden Jahres die Planungen abgeschlossen und die Finanzierungsvereinbarung steht. Bahnexperten rechnen nach dem endgültigen „grünen Licht“ noch etwa zwei Jahre, bis tatsächlich der erste Bagger anrollt. Denn zunächst müssen die Baulose europaweit ausgeschrieben und vergeben werden.

Bayerns früherer Wirtschaftsminister Otto Wiesheu hatte bei einem Baubeginn im Jahr 2006 mit der Inbetriebnahme bereits nach vier Jahren im Jahr 2010 gerechnet. Experten hielten dies für sehr ambitioniert.

#### Wie weit ist die Planung?

Es gibt drei Abschnitte: Abschnitt 2 zwischen Stachus und Isartor ist bereits genehmigt, allerdings liegen dagegen bereits 19 Klagen vor. Abschnitt 1, von Laim zum Stachus, wird 2010 oder 2011 genehmigt. Im oberirdisch verlaufenden Teilbereich bei Laim musste wegen Lärmschutzmaßnahmen umgeplant werden. Problematisch ist vor allem die Reststrecke vom Isartor bis zum Ostbahnhof. Hier gilt derzeit die dritte Umplanung „Haidhausen 3“. Die Planfeststellung ist optimistisch bis 2011 vorgesehen.

#### Was sind die Kritikpunkte?

Zum einen sind bei der zweiten Röhre im Innenstadtbereich nur zwei Bahnhöfe als Umsteigepunkte vorgesehen: Marienplatz und Hauptbahnhof. Weitere Haltepunkte wurden aus Kostengründen im Lauf der Planung einfach eingespart. Wegen der außerordentlichen Tiefe werden Probleme bei der Rettung im Katastrophenfall befürchtet. Am Münchner Hauptbahnhof liegt der Bahnsteig der geplanten neuen S-Bahn unter bisheriger S- und U-Bahn in über 40 Metern Tiefe.

#### Wird der Frauendom durch die Bauarbeiten gefährdet?

Der Tunnel kommt der Kirche auf zehn Metern nahe. Dem Architekten und Gutachter Jürgen Rauch wären 40 Meter Entfernung lieber gewesen. Er vertraut aber den modernen Techniken (z. B. Vereisung des Untergrundes während der Bauzeit). Kritiker bezweifeln aber, dass dies ausreicht.

#### Sind andere Bahnprojekte mit der 2. Röhre verknüpft?

Die Entscheidung für die Stammstrecke 2 würde den Neubau des Hauptbahnhofs beschleunigen. Ein Großteil der Schalterhalle muss abgerissen werden, wenn hier die Röhre eingegraben wird.

#### Sind mit der 2. Stammstrecke alle Probleme gelöst?

Nein! Notwendig und auch Voraussetzung für einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor (der zur Genehmigung der 2. Röhre nötig ist) ist die Einführung des 10-Minuten-Taktes bzw. eines 15/30-Minuten-Taktes mit zusätzlichen Express-S-Bahnen auf weiteren Linien. Dafür müssen aber beispielsweise die Strecken Pasing – Buchenau, München Ost – Markt Schwaben ausgebaut werden. Auch auf der S 1 sind eigene Gleise für die S-Bahn notwendig. Ohne diese Ausbaumaßnahmen kann sich die Pünktlichkeit der S-Bahn nicht dauerhaft verbessern. Die Finanzierung der Projekte ist aber noch völlig ungeklärt. Auch der Erdinger Ringschluss steht noch in den Sternen.

#### Kann das Projekt noch scheitern?

Ja! Wenn die längst überfällige Finanzvereinbarung nicht oder zu spät zustande kommt. Beispielsweise entfallen ab Mitte des Jahrzehntes die Fördergelder aus dem Topf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

*B. Wimmer und K.-H. Dix*