

**Zweite S-Bahn-Stammstrecke
Ohne Olympia kein zweiter Tunnel**

Der Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels durch München bis 2018 gilt eigentlich als beschlossene Sache. Doch jetzt lässt Bundesverkehrsminister Ramsauer (CSU) seine Parteikollegen in München wieder bangen. Ohne den Zuschlag für Olympia 2018 gibt's kein schnelles Geld vom Bund, sagt er. Die Reaktion aus Bayern: Empörung.

Stand: 04.05.2011



Empörung über sein Knäusern im Besonderen und über den zweiten S-Bahn-Tunnel im Allgemeinen muss sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer anhören, nachdem er den Zeitplan für den Bau der zweiten S-Bahn-Röhre in München in Frage gestellt hat. Ohne den Zuschlag für die Winterspiele 2018 und den entsprechenden Sondertopf für das Großereignis sei der Tunnel frühestens bis zum Jahr 2025 finanzierbar, teilte er mit.

FDP und SPD in ihrer Empörung vereint

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.

Der Staatsregierung gefällt diese Aussage überhaupt nicht. Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) will, dass das Gerede darüber, was nicht geht, aufhört. Alle Anstrengungen müssten jetzt darauf gerichtet werden, das Projekt möglich zu machen, sagte er. Er sieht den Bund in der Pflicht, jetzt Geld für den Bau zur Verfügung zu stellen. Schließlich gehe die Bedeutung des Projekts weit über die Olympischen Winterspiele hinaus.

Ins selbe Horn stößt die SPD: "Bitte erklären Sie ihrem Parteifreund, dass die Zukunft eines funktionierenden Nahverkehrs in der Landeshauptstadt nicht von einigen Wochen Winterspielen abhängig gemacht werden darf", sagt SPD-Landtagsfraktionschef Markus Rinderspacher. Ministerpräsident Horst Seehofer persönlich soll seinen Parteikollegen Ramsauer zu einer Erklärung drängen, warum er München beim wichtigsten Infrastrukturprojekt "im Stich lässt".



So ist die zweite S-Bahn-Stammstrecke geplant.

Die Freien Wähler greifen nicht den Bundesverkehrsminister, sondern die Landesregierung an. Wirtschaftsminister Zeil müsse endlich zugeben, dass die Finanzierung des zweiten S-Bahn-Tunnels völlig ungewiss sei, so Michael Piazzolo. Ein "Plan B" für die Entwicklung der Münchner S-Bahn müsse her.

Grüne in Stadt und Land in der Tunnelfrage uneins

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. Dementsprechend bezeichnen sie Ramsauers vorzeitigen verbalen Rückzug vom Tunnelprojekt als "Verhöhnung Hunderttausender S-Bahn-Fahrgäste", so Grünen-Fraktionschef Siegfried Benker.

CSU im Stadtrat wundert sich über Verwunderung

Die CSU im Münchner Rathaus wundert sich über den Wirbel, der um Ramsauers Aussage gemacht wird. Es sei von Anfang an klar gewesen, dass der Zuschuss zum zweiten S-Bahn-Tunnel abhängig vom Zuschlag für die Olympischen Spiele ist. Die Aussage des Minister dürfe jetzt niemanden überraschen.

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.

Damit ist ein jahrelanger Streit um die richtige Lösung für den drohenden S-Bahn-Infarkt unter der Münchner Innenstadt neu entbrannt. 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 Leuchtenberggring. Drei neue unterirdische Stationen entstehen: Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof. Laim und Leuchtenberggring werden umgebaut.

Quelle



Versenden