


18. Mai 2012 12:00 Uhr

HINTERGRUND

S-Bahn München: Der gordische Knoten

Bund, Land, Bahn und Stadt streiten sich über die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Warum München sie braucht, was auch die Region davon hat. *Von Josef Karg*

 F Empfehlen

 Tweet

 +1



Die bestehende S-Bahn-Stammstrecke in München (grün) ist derzeit schon hoffnungslos überlastet. Eine weitere Stammstrecke ist eigentlich unumgänglich aber die Finanzierung bleibt weiterhin unklar.

Foto: Grafik: Juliane Borde

Es ist ein Jahrhundert-Verkehrsprojekt für die bayerische Landeshauptstadt. So weit sind sich alle Beteiligten einig. Dennoch nimmt der Streit um die geplante zweite S-Bahn-Stammstrecke in München kein Ende.

Sie soll nach Angaben der Deutschen Bahn das Kernstück des sogenannten Bahnknotens München werden. Der allerdings scheint ebenso erwickelt wie der berühmte Gordische. Das Problem ist vor allem die Finanzierung.

Zweite S-Bahn-Stammstrecke angesichts der Entwicklung der Metropolregion München unumgänglich

Mindestens 2,2 Milliarden Euro soll das Projekt kosten. Erwin Huber (CSU), der früher als bayerischer Verkehrsminister für das Projekt verantwortlich war, schätzt heute, dass es durchaus auch 300 Millionen mehr werden könnten.

Alles in allem ist das viel Geld. Und viel. Seit Monaten streiten sich Bund, Land, Bahn und Stadt über die Finanzierung. Jeder versucht, den anderen den schwarzen Peter zuzuschieben. 300 Millionen soll München als Vorschuss beisteuern. Selbst die angrenzenden Landkreise sollen mitzahlen. Sie zieren sich aber bisher ebenso wie Münchens Oberbürgermeister Christian Ude.

Auf der anderen Seite wissen die Beteiligten, dass ein Bau unumgänglich ist. Der öffentliche Personennahverkehr stößt durch die dynamische Entwicklung der Metropolregion München bereits jetzt an seine Grenzen. Es gilt, das Nadelohr des S-Bahn-Systems zu beseitigen, die erste Stammstrecke, in der die S-Bahn-Linien unter der Innenstadt gebündelt sind.

Wer die Notwendigkeit bezweifelt, muss nur an einem Wochentag zur Hauptverkehrszeit S-Bahn fahren. Da drängen sich die Leute in den Wägen, dass ihnen die Luft wegbleibt. Den Prognosen zufolge wird es künftig noch enger werden.

Stammstrecke schon heute mit bis zu 60 Zügen in der Stunde voll ausgelastet

So wurde bereits vor sechs Jahren im Verkehrsentwicklungsplan Münchens vorsichtig geschätzt, dass die Einwohnerzahl der Umlandgemeinden bis 2010 um 120 000 Menschen zunehmen wird. Werden es zu viele für das S-Bahn-System? Die Bahn argumentiert: Die Stammstrecke sei schon heute mit bis zu 60 Zügen in der Stunde voll ausgelastet. Störungen, wie sie immer häufiger vorkommen, würden sich auf die Pünktlichkeit im gesamten S-Bahn-Netz auswirken.

Dieses Nahverkehrssystem gehört zu den größten in Deutschland. Mit 108 Stationen, einer Streckenlänge von 32 Kilometern und 1000 Zugfahrten pro Tag reicht es weit ins Umland hinein. Allerdings war die S-Bahn bei der Inbetriebnahme im Mai 1992 zu den Olympischen Spielen für rund 200000 Fahrgäste pro Werktag

konzipiert. Mittlerweile werden an der Strecke aber bis zu 800000 Menschen befördert.

Mit einer zweiten großen Tunnelröhre im Untergrund der Landeshauptstadtstrecke würde die Kapazität zwischen den Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring gewissermaßen unter der kompletten Stadt hindurch von zwei auf vier Gleise erhöht. Dabei zudem der Takt verdichtet werden soll, könnten nach Angaben der Planer deutlich mehr S-Bahnen fahren. Das Fahrplan-Startkonzept sieht täglich rund 1200 Zugfahrten über die beiden Stammstrecken vor.

Finanzierungslücke von rund 100 Millionen Euro

Diese Kapazitätserweiterung ist die Basis für kommende Ausbaumaßnahmen auf den nächsten Jahren. Und sie hätte noch einen Vorteil: Auch technisch mit der S-Bahn vergleichbare Züge aus Regionen außerhalb des S-Bahn-Netzes, beispielsweise aus Augsburg, können durch den neuen Tunnel direkt in die Innenstadt fahren. Von den umsteigefreien Verbindungen und schnelleren Fahrzeiten würden alle Fahrgäste der Metropolregion München profitieren, argumentiert darum die Bahn.

Inhaltlich also zweifelt kaum jemand an dem Milliardenprojekt. Allerdings klafft eine Finanzierungslücke von rund 100 Millionen Euro, seit Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) eingestehen musste, dass der Bund nicht ausreichend Geldmittel zur Verfügung stellen kann. Dies wäre nur möglich gewesen, wenn München den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018 bekommen hätte.

100 Millionen Euro davon will Bayern vorschießen, die anderen 100 Millionen sollen sich wie gesagt München und die Landkreise teilen. Beide weigern sich aber.

Erwin Huber: Ich sehe das ganze Projekt heute auf der Spitze

Immer mehr sprechen mittlerweile vom bevorstehenden Aus für die Stammstrecke in München. Die Grünen fordern einen Verzicht auf das milliardenteure Projekt und stattdessen einen raschen Ausbau von Alternativen wie der Linie U bisasing. Doch das wäre ein verkehrspolitisches Desaster.

Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) erhobte darum zuletzt den Druck auf die Beteiligten. Letzter Stand der Dinge: Vergangene Woche beschloss das bayerische Kabinett, die Genehmigungsverfahren für die zweite Stammstrecke planmäßig fortzuführen. Die Finanzierung ist allerdings weiter ungeklärt. CSU-

Politiker Erwin Huber, inzwischen Chef des Wirtschaftsausschusses, bleibt skeptisch: "Ich sehe das ganze Projekt heute auf der Kippe", sagt er.

[Jetzt bestellen](#) Das neue iPad inkl. e-Reader.

Mehr zum Thema

[München](#) SPD vermutet Geheimvertrag zum S-Bahn-Ausbau

[Protest in München](#) Englischer Garten: Kampagne für den Tunnel startet

[Bürgerentscheid](#) Münchner Startbahn-Gegner mobilisieren die Bürger

[Video](#) Bayern-Fans in der Region im Final-Fieber: "Chelsea richtig platt machen"

[Flughafen](#) Airport München: Notlandung während des Besucherfests  