



Ihr Standort: [BR.de](#) | [Nachrichten](#) | [Stammstrecke München](#) Ihr Standort: [BR.de](#) | [Nachrichten](#) | [Stammstrecke München](#)

[Stammstrecke München](#)

Spatenstich für die zweite S-Bahnröhre im April

Die zweite Stammstrecke der Münchner S-Bahn kommt: Ministerpräsident Seehofer, Verkehrsminister Dobrindt und Bahnchef Grube verkündeten am frühen Abend den "Durchbruch" für das Mammutprojekt. **Kostenpunkt: über drei Milliarden Euro. Baubeginn: April.**

Von: Gerhard Brack

Stand: 25.10.2016 | [Bildnachweis](#)



"Das Werk ist getan. ... Ich bin sehr, sehr froh. ... Wir möchten zeigen, dass so ein Großprojekt in Deutschland, in Bayern noch geht. Ich möchte gerne noch an der Einweihung teilnehmen."

Horst Seehofer

Nach vielen Jahren der Vorbereitungen, Diskussion und Rechnungen sei heute "der Durchbruch" für die zweite Stammstrecke gelungen, so Seehofer. Am 5. April 2017 sei der Spatenstich für das Projekt, verbunden werde damit ein zweitägiges Fest. Jetzt gebe es planerische Sicherheit, und auch der neue Hauptbahnhof München werde nun kommen. Kosten allein dafür, so Bahnchef Rüdiger Grube: 700 Millionen Euro, mit weiteren rund 150 Millionen beteiligt sich die Bahn am Stammstreckentunnel.



"Es ist eine historische Entscheidung."

Bahnchef Rüdiger Grube

Bund verdreifacht seinen Anteil an den Kosten

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) versprach, der Bund übernehme mit 1,5 Milliarden Euro den größten Anteil der Kosten. Zugesagt waren von Seiten des Bundes ursprünglich nur 500 Millionen Euro. An möglichen Kostensteigerungen des Projekts beteilige sich der Bund zu 60 Prozent. Der Bund werde das Projekt ständig durch Risikoanalyse begleiten, um mögliche Probleme früh zu entdecken und zu bekämpfen.



"Von daher sollte das Projekt auch ein Leuchtturmprojekt in seiner Abwicklung sein."

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt

Bayern will 1,4 Milliarden Euro der Kosten übernehmen. Der bayerische Innen- und Verkehrsminister Herrmann dankte seinem Bundeskollegen Dobrindt für die verlässliche und vertrauliche Zusammenarbeit.



"Ich bin rundum froh. 50 Jahre, nachdem die erste S-Bahn in München gebaut wurde, treffen wir nun eine epochale Entscheidung. ... Wir bauen für die Bürger. Das ist kein Prestigeprojekt einer Regierung."

Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann

Für einen großen Teil Oberbayerns und eine wachsende Region werde so eine moderne und verlässliche Mobilität sichergestellt. Mit dem heutigen Tag sei das verbindlich geregelt. Die Gesamtkosten liegen bei 3,1 Milliarden Euro plus 660 Millionen Euro Kostensteigerungs-Risiko-Puffer.

Seehofer: "Niemandem wird etwas weggenommen"

Ende 2012 waren die Gesamtkosten des Projekts noch auf mehr als zwei Milliarden Euro beziffert worden.

Die Stadt München beteiligt sich mit 155 Millionen Euro an den Kosten. Der Münchner Oberbürgermeister Reiter wollte am Tag der Verkündung kein Statement mehr abgeben. Seehofer verwies darauf, dass die Umland-Landkreise noch mehr von der zweiten Stammstrecke profitieren als die bayerische Landeshauptstadt selbst.

"Das ist nunmal eine Metropole von weltweiter Bedeutung."

Horst Seehofer über München

Seehofer lobte, dass der Bund den Löwenanteil der Teuerungen übernehme. Dafür sind 600 Millionen Euro vorgesehen. Weder Franken noch Schwaben müssten befürchten, dass nun an anderer Stelle in Infrastruktur-Projekten gekürzt werde.

"Niemandem wird wegen der Stammstrecke etwas weggenommen, das ist eine Garantie, die wir abgeben."

Horst Seehofer

Trotzdem wird das Infrastrukturprojekt, das die bisherige Strecke mit langem Tunnel quer durch die Innenstadt der bayerischen Landeshauptstadt entlasten soll, deutlich teurer als ursprünglich geplant.

Es wird teurer für den Steuerzahler

Die Zahlungsmodalitäten seien nicht ganz einfach, sagte Staatsminister Marcel Huber schon nach der Kabinettsitzung. Es handele sich um kein "ganz einfaches Finanzgerüst". Laut Seehofer müssen sich die Steuerzahler allerdings auf deutliche Kostensteigerungen einstellen. SPD und Freie Wähler im Landtag zeigten sich dennoch erfreut über die neue Bewegung bei dem jahrelangen Streitthema.

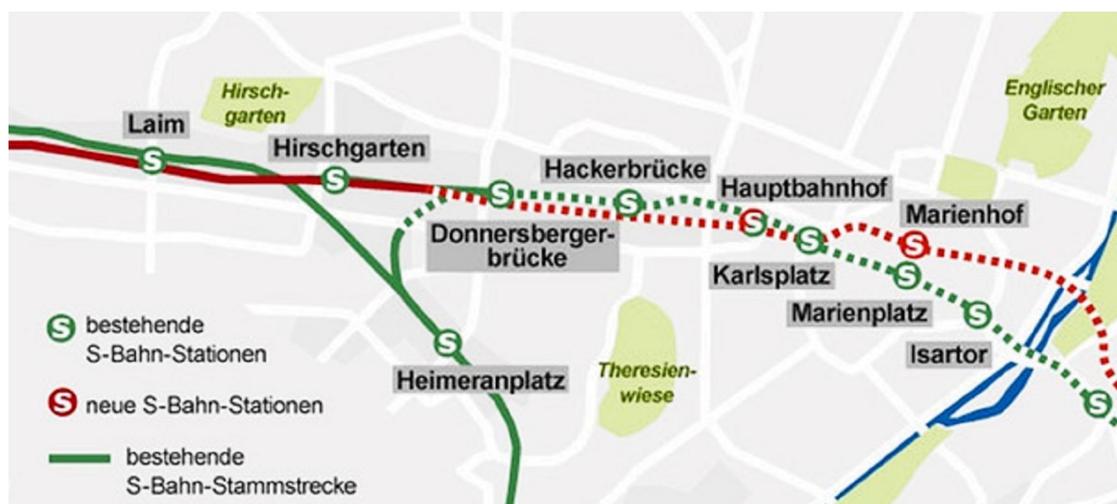
"Die Zweite Stammstrecke kann nur ein Baustein von vielen sein – unter anderem müssen die S-Bahn-Außenäste ertüchtigt werden", sagte in einer ersten Reaktion Michael Piazzolo von den Freien Wählern, die erst vor 14 Tagen eigene Pläne zum Münchner Nahverkehr vorgelegt hatten.

Lob und Kritik von der Opposition

Schon 2012 habe die Staatsregierung von einer gesicherten Finanzierung gesprochen, und nichts sei danach passiert.

"Dass die Finanzierung nun endlich nach jahrelangem Hin und Her steht, ist eine überaus gute Nachricht für die Hunderttausenden Pendler", betonte Florian von Brunn (SPD). Bei aller Euphorie dürften aber andere wichtige Verkehrsprojekte in der Metropolregion München nicht vernachlässigt werden.

Zweite S-Bahn-Stammstrecke





[Infografik öffnen](#)

[Alle Antworten einblenden](#)

Handrick M., Mittwoch, 26.Oktober, 14:31 Uhr

20. Lärmschutz für unser Elbtal

Ich bin gespannt wenn bei uns in Sachsen mal der Elbe Labe Tunnel gebaut wird damit das Elbtal mal entlastet wird. Bei uns im Elbtal wäre es doch nötiger einen Tunnel zu errichten als in München.

Die Züge fahren aller paar Minuten durch das Elbtal es ist manchmal kaum zum aushalten dieser Lärm.

Ich würde mich freuen wenn es hieße das es dafür einen zuspruch gibt.

[Antwort von Mickel, Mittwoch, 26.Oktober, 16:14 Uhr anzeigen](#)

[Antwort von Münchner, Mittwoch, 26.Oktober, 17:24 Uhr anzeigen](#)

Patrick Neumann, Mittwoch, 26.Oktober, 13:39 Uhr

19. Noch mehr Stau in MUC!

Schon jetzt ist das Autofahren in München eine Katastrophe. Mit den Bauarbeiten wird das noch schlimmer werden.

[Antwort von Mickel, Mittwoch, 26.Oktober, 16:01 Uhr anzeigen](#)

[Antwort von Lotti, Mittwoch, 26.Oktober, 16:02 Uhr anzeigen](#)

Christian, Mittwoch, 26.Oktober, 13:21 Uhr

18. Schlechtes steht Bayern ins Haus

Die Milliardenausgaben in München bedeuten Einsparungen an anderen Stellen und dies werden die Regionen außerhalb Münchens sein. Eine Münchner Milliardeninvestition als Nutzen für Bayern zu verkaufen, ist deshalb schlicht grotesk. Das Gegenteil ist der Fall: diese Investition verhindert den Infrastrukturausbau im großen Rest Bayerns auf Jahrzehnte!

Mut, Mittwoch, 26.Oktober, 09:17 Uhr

17. Ringbahn

Sinnvoll wäre eine Ringbahn gewesen. Ich wohne in Milbertshofen und wenn ich z. B. nach Neuhausen will, muß ich zuerst in die Innenstadt um von dort wieder aus der Innenstadt raus nach Neuhausen zu kommen. Oder zum Arabellapark. Klar könnte ich die Straßenbahn oder den Bus benutzen, aber dann bin ich die doppelte Zeit unterwegs.

Aber die, die sich für die 2. Stammstrecke entschieden haben, fahren nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln

[Antwort von Mickel, Mittwoch, 26.Oktober, 10:19 Uhr anzeigen](#)

PeterZä, Mittwoch, 26.Oktober, 06:45 Uhr

16. Linien ausserhalb der Stammstrecke verbinden?

Andere Grosstädte konzipieren ihre S/Ubahnen als Ringe...

So kann man im Störfungsfall wenigstens den Rest bedienen und die Schnittpunkte mit anderen Linien sind auch gut was Ausfallsicherheit und Umsteigemöglichkeiten angeht.

Mir ist übrigens bewusst das es noch Bus und Tram gibt aber als Beispiel eine Verbindung von Dachau nach Moosach... dann muss man nicht über die Stammstrecke fahren.

Man könnte also mit wenigen kleinen Tunneln schon mal viel Verkehr von der Stammstrecke fernhalten.

Bauen sollte man sie trotzdem, in wenigen Jahren wird sie sowieso gebraucht.

[Antwort von Mickel, Mittwoch, 26.Oktober, 10:34 Uhr anzeigen](#)

[Bildnachweis](#)