



Startseite

S-Bahn im Nadelöhr



Geplanter Verlauf des zweiten S-Bahn-Tunnels

Die Stammstrecke der Münchner S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof gilt als die am dichtesten befahrene Bahnstrecke Europas. Entlastung soll eine zweite S-Bahn-Röhre unter der Innenstadt bringen. Doch noch bevor die Baugenehmigung für die zweite Stammstrecke überhaupt vorliegt, verzögert sich der anvisierte Zeitplan. Der Baubeginn wird in einem internen Bahn-Papier jetzt für 2009 angekündigt, die Fertigstellung nicht vor 2022. Ein Grund für die Verzögerung um etwa sieben Jahre wird nicht genannt, aber offenbar liegt es auch in diesem Fall am fehlenden Geld.

Ein Bahnexperte warnte, dass es im bestehenden S-Bahn-Tunnel spätestens im Jahr 2012 zu massiven Engpässen kommen könnte - geschweige denn, dass der anvisierte Zehn-Minuten-Takt im Münchner S-Bahn-Verkehr umgesetzt werden könne. Der Entlastungstunnel soll von der Donnersberger Brücke über den Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof, beziehungsweise Leuchtenbergring gebohrt werden.

Transrapid bremst S-Bahn nicht aus

Mutmaßungen, dass der Transrapid die Finanzierungsprobleme bei der zweiten Stammstrecke mitverursache, hat Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller gegenüber dem Bayerischen Rundfunk deutlich zurückgewiesen. Die Vermutung liegt insofern nahe, als sowohl für den Transrapid als auch für die zweite Stammstrecke Kosten von 1,85 Milliarden Euro veranschlagt werden.



Die 925 Millionen Euro, die der Bund in den Transrapid zum Münchner Flughafen stecken will, seien zweckgebunden für die Magnetschwebbahn. Ebenso verhalte es sich mit dem bayerischen Anteil von 490 Millionen Euro, er gehe nicht zu Lasten des Nahverkehrs, so Müller. Die Staatsregierung stehe weiterhin zu beiden Projekten, Transrapid und zweite Stammstrecke.

Münchens S-Bahnen
 quälen sich durchs
 Nadelöhr

3 Alternativen für die Röhre

Ob der zweite S-Bahn-Tunnel nördlich der bestehenden Stammstrecke in der Münchner Innenstadt überhaupt gebaut wird, ist unabhängig davon ungewiss. Derzeit wird eine Kosten-Nutzen-Rechnung durchgeführt, von der die Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt abhängt. Weil der Tunnel bis zu 40 Metern unter der Erde gebohrt werden soll, was bau- und sicherheitstechnisch äußerst anspruchsvoll ist, haben sich die erwarteten Kosten in den vergangenen Jahren immer wieder massiv erhöht - von anfänglich unter einer Milliarde Euro auf inzwischen fast zwei Milliarden Euro.

Noch werden auch Alternativen zum S-Bahn-Tunnel diskutiert. Auf bestehenden Gleisen mit geringen Ausbauten könnte etwa der S-Bahn-Südring von Pasing über den Heimeranplatz und Kolombusplatz zum Ostbahnhof realisiert werden. Das wäre laut Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen die kostengünstigste und am schnellsten zu realisierende Variante. Denkbar ist außerdem ein S-Bahn-Tunnel, der vom Hauptbahnhof nach Süden über das Sendlinger Tor zur Isar geht. Die S-Bahn würde dann oberirdisch auf bestehenden Gleisen weiter zum Ostbahnhof fahren. Diese Variante wäre insofern günstiger, weil der Tunnel nur halb so lang und weniger tief wäre als die geplante zweite Stammstrecke. Variante drei ist die Verlängerung der U-Bahnlinien 4 und 5 bis Pasing und Engelschalking.

Hi [Drucken](#)

[Startseite](#)

Stand: 03.12.2007

[Sendungen](#) |
 [Kontakt](#) |
 [Suche](#) |
 [Sitemap](#) |
 [Impressum](#) |
 [Alle News](#) |
 [Tagesschau.de](#) |
 [ARD-Mittagsmagazin](#) |
 