08.12.2007

[Drucken](#) | [Versenden](#) | [Kontakt](#)

Wenn sich ein Projekt verspätet: Neueste Pläne für den Ausbau der S-Bahn

Zweiter Tunnel kommt in zwei Etappen

Die Züge sollen erst in zehn Jahren fahren, der vollständige Ausbau zum Ostbahnhof dauert bis 2022

Von Klaus Ott

Viel Geduld müssen die Bewohner des Ballungsraums München noch aufbringen, ehe es bei der S-Bahn vorwärts geht. Zehn Jahre dauert es voraussichtlich noch, bis die ersten Züge über die seit langem geplante zweite Stammstrecke rollen und die Passagiere sich nicht mehr in teilweise überfüllte Abteile quetschen müssen. Und voraussichtlich noch fast 15 Jahre, bis das insgesamt fast 1,7 Milliarden Euro teure Projekt fertig und ein besseres Angebot auf allen Linien möglich ist. Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) und die Bahngewerkschaft Transnet halten das für viel zu spät.

Nach Informationen aus Kreisen der Projektträger soll die zweite Stammstrecke in zwei Etappen verwirklicht werden. Bayerns CSU-Regierung will sich am Dienstag im Kabinett mit den neuesten Plänen der Deutschen Bahn (DB) befassen und anschließend die Öffentlichkeit informieren. Zuerst ist für rund 1,3 Milliarden Euro ein neuer Tunnel von Laim zum Leuchtenbergring vorgesehen. Der Bau soll 2009 oder 2010 beginnen, bis 2016 oder 2017 könnte diese Röhre mit unterirdischen Stationen am Hauptbahnhof und am Marienhof dann fertig sein. Anschließend käme bis 2020 oder 2021 für knapp 400 Millionen Euro eine Abzweigung zum Ostbahnhof hinzu. Dort ist ebenfalls eine unterirdische Station geplant. Diese Vorgehensweise hätte zur Folge, dass die zweite Stammstrecke mit dem Verkehrsknotenpunkt Ostbahnhof und den dortigen Umsteigemöglichkeiten erst dann wirklich voll nutzbar ist.

Feilschen mit dem Bund

Ob es tatsächlich auch so kommt, ist allerdings noch keineswegs sicher. Die Landesregierung muss, sobald die neuesten Pläne der DB fertig sind, erst noch mit der Bundesregierung über die nötigen Zuschüsse aus Berlin verhandeln. Die Voraussetzungen sind nun zwar besser, da das Vorhaben infolge von Sparmaßnahmen nur noch 1,7 Milliarden statt bis zu zwei Milliarden Euro kostet, wie zwischenzeitlich berechnet.

Der sogenannte Nutzen-Kosten-Faktor ist nunmehr positiv. Das bedeutet, dass die volkswirtschaftlichen Vorteile die hohen Ausgaben rechtfertigen. Die Voraussetzungen für Bundesmittel sind damit erfüllt. Nach Einschätzung aus Projektkreisen wird es aber nicht leicht fallen, die eine Milliarde Euro zu erhalten, die man sich aus Berlin erhofft. Mit dem Bund stünden "schwierige Gespräche" bevor, an denen das Vorhaben noch scheitern könne. Das restliche Geld soll vor allem der Freistaat aufbringen.

Ursprünglich sollte der zweite Tunnel weniger als eine Milliarde Euro kosten und schon 2010 fertig sein. Ständige Verteuerungen führten dazu, dass sich das Projekt mehr und mehr verzögerte. Anfang der Woche berichtete die Süddeutsche Zeitung, die zweite Stammstrecke werde laut internen Unterlagen der DB erst bis 2022 fertig. Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) entgegnete, sie kenne diesen Termin nur aus der SZ: "Mir selbst ist davon nichts zu Ohren gekommen."

Nun zeigt sich anhand der Details, die Müller im Kabinett erörtern will, dass die neuesten Pläne der DB tatsächlich eine Bauzeit bis 2020 oder 2021 vorsehen. Die Ministerin ist dieser Woche in der CSU-Landtagsfraktion bedrängt worden, den Ausbau der S-Bahn voranzutreiben. Man dürfe dieses Thema nicht Oberbürgermeister Ude überlassen und sich von ihm im Kommunalwahlkampf "keine falschen Diskussionen aufzwingen lassen", verlautete aus der Fraktion.

Ude behauptet, der 1,85 Milliarden Euro teure Transrapid vom Hauptbahnhof zum Flughafen gehe zu Lasten der S-Bahn. Die CSU-Regierung weist das entschieden zurück. Zu den neuesten Plänen für die S-Bahn sagte Ude am Freitag, er freue sich über jeden Fortschritt, "ganz egal, aus welchem Motiv heraus er geschieht". Er bedauere aber, dass er in seiner Amtszeit die Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke nicht mehr erleben werde. Ude könnte im Falle seiner Wiederwahl bis 2014 OB bleiben.

Der Chef der Bahngewerkschaft Transnet in München, Siegfried Danninger, bezeichnete die geplante Bauzeit des ersten Abschnitts bis 2017 als "Katastrophe". Die Region wachse ständig, "die S-Bahn ist jetzt schon an der Kapazitätsgrenze angelangt". Ein Ausbau innerhalb der nächsten fünf Jahre sei dringend notwendig. Auch die Anbindung an den Ostbahnhof komme viel zu spät.

(SZ vom 8.12.2007)

⌘ [vorheriger Artikel](#)

Seite 54 - München

[nächster Artikel](#) ⌘

[drucken](#) ⌘

[Fenster schließen](#) ⌘