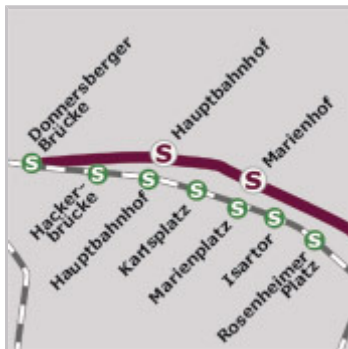


## Bahn auf der Bremse

### 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. Nach Ansicht von Bahnexperten könnte es im bestehenden S-Bahn-Tunnel spätestens 2012 zu massiven Engpässen kommen. Vom anvisierten Zehn-Minuten-Takt im Münchner S-Bahn-Verkehr wäre dann wohl keine Rede mehr.

Entlastung soll eine zweite S-Bahn-Röhre unter der Innenstadt bringen, die nach bisheriger Planung von der Donnersberger Brücke über den Hauptbahnhof bis zum Leuchtenberggring beziehungsweise bis zum Ostbahnhof gebohrt werden soll. Doch noch bevor die Baugenehmigung für die zweite Stammstrecke überhaupt vorliegt, gibt es neue Diskussionen um den Zeitplan des Projektes.

### Bayern will Tempo machen

Ausgelöst wurde die Debatte durch ein kürzlich bekannt gewordenes internes Bahn-Papier, das eine Fertigstellung der neuen Röhre frühestens 2022 vorsah - rund sieben Jahre später als ursprünglich geplant. Der Freistaat will aber aufs Tempo drücken. Wie Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller jetzt nach einer Kabinettsitzung mitteilte, soll 2009 mit dem Bau der zweiten Stammstrecke begonnen werden. Der erste Teil der neuen Röhre soll bis 2016 fertig werden, vier Jahre später ist laut Ministerin der unterirdische Anschluss des Ostbahnhofs vorgesehen.

### Neue Pläne für weniger Kosten



Münchens S-Bahnen quälen sich durchs Nadelöhr



Damit es mit diesem Zeitplan auch klappt, kündigte Müller ein überarbeitetes Konzept an, das zusammen mit der Bahn vorgelegt werden soll. Mit einer geänderten Streckenführung östlich der Isar und besseren Umstiegsmöglichkeiten am Ostbahnhof würden zum einen die Fahrzeiten verkürzt und zum anderen die Gesamtausgaben auf rund 1,6 Milliarden Euro reduziert, teilte die CSU-Politikerin mit. Die Neukonzeption sei notwendig gewesen, weil die Bahn bei der alten Planung von einer bis 20-prozentigen Kostensteigerung ausgegangen sei. Damit wäre der "Nutzen-Kosten-Faktor" ungünstig geworden und somit der Bundeszuschuss gefährdet gewesen.

Vom Ergebnis der Kosten-Nutzen-Rechnung wird letztlich die Genehmigung

durch das Eisenbahnbundesamt abhängen. Weil der Tunnel in einer Tiefe von 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 zuletzt fast zwei Milliarden Euro.

### **Müller kontra Ude**

Erneut griff Müller den Münchner Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) an, der kürzlich das geplante Transrapid-Projekt als Grund für die Verzögerungen beim S-Bahnausbau ins Feld geführt hatte. Auch durch einen Verzicht auf die Magnetschwebbahn könnte die zweite Stammstrecke keinen Tag früher realisiert werden, sagte die Ministerin und warf Ude Volksverdummung vor.

Müller hatte bereits zuvor betont, dass die 925 Millionen Euro, die der Bund in den Transrapid zum Münchner Flughafen stecken will, zweckgebunden für die Magnetschwebbahn sind. 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.

### **Alternativen für die Röhre**

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 Kolumbusplatz 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.

© Bayerischer Rundfunk