

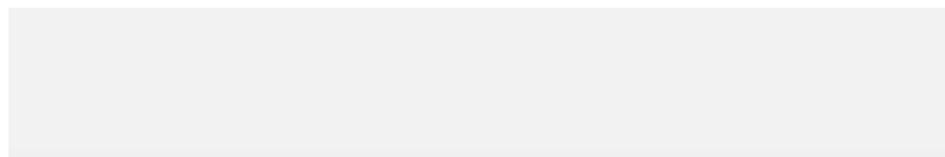
Artikel publiziert am: 08.04.11

Datum: 09.04.2011 - 10.32 Uhr

Quelle: <http://www.tz-online.de/aktuelles/muenchen/zweite-stammstrecke-wichtigsten-fragen-und-antworten-tz-1196563.html>

2. Stammstrecke besiegelt: Die wichtigsten Fragen und Antworten

München - Der Vertrag für die zweite S-Bahn-Stammstrecke ist unterschrieben. Wer bezahlt den Bau? Ist das Projekt nun endgültig gesichert? Was bringt das Projekt? Alle Fragen und Antworten.



Das 2-Milliarden-Euro-Projekt soll bis 2017 in drei Abschnitten verwirklicht werden

Laim - Stachus
Oberirdischer Bereich und Tunnelabschnitt einschließlich Station Hauptbahnhof

Stachus - Isar
Tunnelabschnitt & Station Marienhof

Isar/ Ostbahnhof / Leuchtenbergring
Tunnelabschnitt & Station Ostbahnhof

[Plan vergrößern](#)

Braucht München die 2. Stammstrecke?

- Ja, die Auslastung hat die Kapazitätsgrenze erreicht. Hier besteht wirklich Handlungsbedarf!
- Nein, das Projekt ist zu teuer und bringt nicht die nötige Entlastung.
- Grundsätzlich braucht es eine Entlastung, doch die Streckenführung über einen Südring wäre besser gewesen.

Abschicken

Ein historischer Moment! Zehn Jahre nach der entscheidenden Vergleichsuntersuchung und sechs Jahre später als geplant, haben Bayerns Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) und DB-Netz-Vorstand Dr. Volker Kefer am Freitag die Bau- und Finanzierungsvereinbarung für die zweite Stammstrecke unterzeichnet. Der Bypass für die S-Bahn rückt näher. „Das ist ein wichtiger Baustein. So weit waren wir noch nie bei dem Projekt“, freute sich Zeil. Die tz beantwortet die wichtigsten Fragen.

Was bedeutet der Vertrag?

Damit ist eine der wichtigsten Hürden für das Projekt geschafft. Der Vertrag ist Voraussetzung, dass der Bund notwendige Zuschüsse gewährt

Wer bezahlt den Bau?

Deutsche Bahn und Freistaat Bayern rechnen bis 2017 mit Kosten von zwei Milliarden Euro, die sich Bund und Land teilen.

Was passiert, wenn das Projekt teurer wird?

Für unerwartete Kostensteigerungen könnten weitere 500 Millionen nachgeschossen werden, von denen die DB 100 Millionen selbst übernehme.

So sieht's im Stellwerk Ost aus

Ist das Projekt jetzt endgültig gesichert?

Nicht hundertprozentig! Als nächstes wird die Deutsche Bahn beim Bundesverkehrsministerium die Aufnahme des Projektes in die vordringliche Förderliste beantragen. Ob Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) eine Milliarde Euro Förderung tatsächlich locker macht, gilt als nicht sicher. Es gab Gerüchte, dass der Bund die zweite Röhre nur mitbezahlt, wenn München den Zuschlag für Olympia 2018 bekommt. Minister Zeil ist allerdings sicher, dass der Bund die zweite Stammstrecke in jedem Fall fördert. Zeil: „Wir brauchen sie für zusätzliche Züge auch ohne Olympia, da mit einem starken Bevölkerungswachstum in der Region gerechnet wird.“

Kann die DB schon bauen?

Nein. Es liegt nur für den mittleren von drei Bauabschnitten in der Innenstadt (siehe unten) der nötige Planfeststellungsbescheid vor. Hier streitet sich das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde noch vor Gericht um höhere und teurere Lärmschutzaufgaben.

Können Anlieger-Einsprüche den Bau noch verzögern?

Die Bahn ist optimistisch, 2012 tatsächlich mit dem Bau zu beginnen und 2018 vor den Olympischen Spielen die ersten Züge rollen zu lassen.

Wie profitieren die S-Bahn-Pendler von der zweiten Röhre?

Zunächst nur im beschränkten Maß, weil die eigentlich nötigen Gleiserweiterungen im Außenbereich des S-Bahnnetzes auf unbestimmte Zeit verschoben wurden. Zunächst ist die Röhre aber eine wichtige Entlastung bei Störungen auf der Stammstrecke. Die geplante Umstellung auf einen 15- und 30-Minuten-Takt dürfte vielen Pendler in den äußeren Bereichen sowie Fahrgästen, die bisher einen 10-Minuten-Takt hatten, teilweise sogar längere Fahrt-Intervalle bringen.

Wer wird noch profitieren?

Vor allem die Pendler aus der weiteren Region. Viele Nahverkehrszüge sollen künftig durch die zweite Röhre fahren, auch wenn noch Probleme mit geeigneten Fahrzeugen und unterschiedlichen Bahnsteighöhen gelöst werden müssen. Erstmals soll auch ein Flughafen-Express (ÜFEX) von Augsburg durch die Röhre zum Airport rollen.

Weitere Infos: www.2.s-bahn-stammstrecke-muenchen.de

Karl-Heinz Dix

Die lustigsten Ausreden von Schwarzfahrern

Scheitert Baufahrplan an Grünen und CSU?

Die Bahn hat am einen auch nach ihren Angaben sehr ehrgeizigen und knapp bemessenen Baufahrplan bekannt gegeben, wonach die Strecke tatsächlich 2018 in Betrieb gehen kann. Doch ob sie ihn einhalten kann ist, fraglich: Um die vorbereitenden Arbeiten am Marienhof ist jetzt ein politischer Streit entbrannt.

Unabhängig vom Gerichtsstreit wegen des Lärmschutzes will die Bahn als vorbereitende Arbeit am Marienhof ab nächster Woche archäologische Grabungen durchführen. Dem soll der Stadtrat am Mittwoch zustimmen. OB Christian Ude erklärte am Freitag, dass er keinen Widerstand dagegen erwartet. Doch die Zustimmung der Grünen und auch der CSU ist keineswegs sicher: „Wir unterstützen die zweite Stammstrecke nur, wenn auch die Regionalzugtauglichkeit nachgewiesen ist. Außerdem ist die Finanzierung durch den Bund nach wie vor ungeklärt“, so Grünen-Stadträtin Sabine Nallinger zur tz. Am Montag wird der Fraktionsvorstand der Grünen nochmals beraten. Das ist auch bei der CSU so. Fraktionsvize Richard Quaas hatte schon vorige Woche Widerstand angekündigt.

Der weitere Fahrplan der Bahn sieht so aus: Die DB will bis Jahresende Baurecht und Förderbescheide beisammen haben und dann sofort die Baumaßnahmen europaweit ausschreiben. Bereits Mitte nächsten Jahres wird es dann mit den Baugruben ernst. Am Marienhof und am Hauptbahnhof beginnt die DB mit den Arbeiten für die neuen S-Bahnhöfe, die in bis zu 40 Metern Tiefe liegen. Als nächste Maßnahme erfolgt der Vortrieb der beiden Tunnelröhren gleichzeitig von den beiden Tunnelportalen an der Donnersbergerbrücke und dem Leuchtenbergring aus in Richtung Marienplatz. Im dortigen unterirdischen Bahnhof treffen sich die Röhren.

K.H. Dix/ J. Welte

Fotostrecken aus München

Region | 2



56 Tonnen schwerer Bagger kippt auf Garage

Region | 1



Unfall auf St 2331: Vier Verletzte

Region | 5



A94: Tödlicher Unfall bei Parsdorf