

Ihr Standort: BR.de | Nachrichten | 2. Stammstrecke in München

5

2. Stammstrecke in München

Auch Regionalzüge sollen durch den Tunnel

Wie weit sind die Planungen zum zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel gediehen? Darüber hat Innenminister Herrmann im Verkehrsausschuss des Landtags berichtet. Und dabei auch eine neue Zielsetzung angesprochen.

Stand: 13.11.2014



S-Bahn in München: Neue Idee für zweite Stammstrecke

Die zweite Stammstrecke soll nicht nur den S-Bahn-Verkehr in München entzerren. Laut Innenminister Joachim Herrmann könnten auch Regionalzüge durch den neuen Tunnel fahren.

1 von 2

[Previous](#)

[Next](#)

Denn bis die zweite Stammstrecke fertig sei, würden neue Züge angeschafft. Und die könnten dann, was Länge und Einstiegshöhe anbelangt, den Zügen der S-Bahn entsprechen. Aus Sicht der Industrie wäre das gar kein Problem, so der Minister. Er beklagte allerdings, dass sich die Planungen für den zweiten Tunnel immer weiter in die Länge ziehen. Deshalb habe er Bund und Bahn aufgefordert, ihre Planfeststellungsverfahren schneller voranzutreiben.

"Ich halte das für nicht akzeptabel."

Innenminister Joachim Herrmann zur Dauer der Planungen für die zweite Stammstrecke

Kostenfrage noch völlig offen

Und auch was die angepeilten Kosten angeht, nahm Herrmann kein Blatt vor den Mund: Eine verlässliche Kostenschätzung sei erst möglich, wenn das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sei. Sprich: Noch ist überhaupt nicht klar, wie teuer die geplante zweite Stammstrecke für die Münchner S-Bahn werden könnte. Und Herrmann unterstrich auch: Je länger die Planungen laufen, desto teurer wird das ganze Projekt.

Um wieviele Milliarden geht es?

Ursprünglich hatte die Bahn mit gut zwei Milliarden Euro gerechnet. Diese Zahl ist aber alles andere als gesichert. Und die Bahn hat angekündigt, eine neue Kostenschätzung mit genaueren Zahlen vorzulegen. Kritiker unken, es könnten am Ende über drei Milliarden Euro werden. Grünen-Bundestagsfraktionschef Toni Hofreiter kritisiert, im Gemeindefinanzierungsgesetz seien bis 2018 gerade mal 28 Millionen Euro für den Bau der Röhre vorgesehen. Die Gesamtkosten würden derzeit aber auf deutlich über zwei Milliarden geschätzt.

Rückendeckung von der SPD

Unterstützung für die Pläne der Staatsregierung kam von den Sozialdemokraten im Umweltausschuss: Deren Verkehrsexperte Bernhard Roos sagte, die zweite Stammstrecke sei in der Metropolregion München unverzichtbar.

Kritik äußerten dagegen Grüne und Freie Wähler. Markus Ganserer (Grüne) verwies auf die immer noch offenen Fragen der Tunnelsicherheit. Immerhin sollen die Züge an manchen Stellen in rund 40 Metern Tiefe fahren. Und der Freie-Wähler-Abgeordnete Thorsten Glauber betonte, der Bau der zweiten Stammstrecke würde jahrelang Mittel für ganz Bayern binden.

MEHR ZUM THEMA



Abendschau kompakt
Ausgabenlimit für Stammstrecke



S-Bahn München
Irrweg zweite Röhre?



Dobrindt:
Münchner S-Bahnstammstrecke darf teurer werden

KLICKTIPPS



ConSozial
Fachmesse für Sozialwesen



Barrierefreiheit

Kabinett einigt sich auf Schwerpunkte



Barrierefreie Bahnhöfe

Sozialministerin kündigt Investitionen an

5

Kommentare

Alle Antworten einblenden

Muhandis, Donnerstag, 13.November, 18:24 Uhr

3.

In Prag und allen U-Bahnen der ehemaligen Sowjetunion gibt es 40 m, 50 m bis zu 60 m tiefe U-Bahn Station. Daran hat sich noch keiner gestört und das Sicherheitsargument geht eher in die andere Richtung (Atombunker). Barcelona baut die U9 mit bis zu 50 m tiefen Stationen. Londons Cross Rail geht auch in diese Tiefen. Manche Politiker scheinen nicht viel nach links und nach rechts zu schauen. Wo machen eigentlich solche Politiker Urlaub? Wahrscheinlich reicht ihr Horizont nicht über den Bayerischer Wald und Südtirol hinaus.

Antworten

Marco, Donnerstag, 13.November, 15:05 Uhr

2. Unverzichtbar !

Bis 2020 kommen nach München und ins Umland weitere 120 000 neue Bewohner.
Der MVG ist jetzt schon überfordert und so mancher U-Bahnhof ist heute schon mehr als gefährlich.

Die Stadt München hat die wachsende Stadt nicht im Griff. Es benötigt einen zweiten S-Bahntunnel da das gesamte Umland immer stundenlang am Bahnsteig stehen muss, wenn in dem einen Tunnel eine Signalstörung ist (Baujahr 1971).

Wer die Interessen der ländlichen Region über die Boomregion stellt, der riskiert eine hohe Arbeitslosigkeit im Freistaat !

Antworten

Artus, Donnerstag, 13.November, 13:19 Uhr

1. Keine 2. Stammstrecke

München braucht keine zweite Stammstrecke. Wenn die öffentliche Hand endlich mal die vielen Behörden und Bildungseinrichtungen in andere Städte und deren Umfeld verlegen würde, müsste in München nicht investiert und in anderen Bereichen keine Förderung aus Steuermitteln bezahlt werden.

Unterfranken ist mit Würzburg z.B. besser an des internationale Flugnetz angebunden als die Stadt München. Im Umfeld gibt es viele leerstehende Kasernen die für Unis, ect. bestens geeignet sind.

Auch Oberfranken und Mittelfranken bieten hervorragende Möglichkeiten.

Kein Geld mehr für den Moloch München. Es gibt bessere Alternativen.

Antwort von Sänger, Donnerstag, 13.November, 15:10 Uhr anzeigen

Antwort von Nürnberger, Donnerstag, 13.November, 15:41 Uhr anzeigen

Antworten
