



24. Oktober 2016, 17:45 Uhr Nahverkehr

## Zweite Stammstrecke für Münchner S-Bahn kommt



Der Verlauf der geplanten zweiten Stammstrecke. Bild: SZ-Grafik

Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Freistaat und Bahn soll am späten Dienstagnachmittag unterzeichnet werden.

ANZEIGE

Die sieht höhere Kosten vor als bisher bekannt: Von 3,4 Milliarden Euro und mehr ist nun die Rede.

### Feedback

Der Freistaat wird etwa die Hälfte der Kosten tragen.

Von *Heiner Effern*, *Marco Völklein* und *Wolfgang Wittl*

Seit Jahren wird über den Bau und die Finanzierung eines zweiten S-Bahn-Tunnels unter der Münchner Innenstadt diskutiert, dieser Dienstag soll nun ein Ende aller Debatten bringen: Nach Informationen der *Süddeutschen Zeitung* soll am späten Nachmittag in der Staatskanzlei eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Freistaat und Bahn unterzeichnet werden. Die sieht offenbar sogar erheblich höhere Kosten für das Bauprojekt vor als bisher bekannt war: Von 3,4 Milliarden Euro und mehr ist nun die Rede.

Die S-Bahn-Stammstrecke ist eine der meistbefahrenen Bahnstrecken Europas und zentral für den Münchner Nahverkehr. 800 000 Fahrgäste passieren die Strecke täglich, alle S-Bahnen fahren dabei durch denselben, etwa vier Kilometer langen Tunnel. Die Strecke ist daher besonders störungsanfällig. Ausfälle und Verzögerungen wirken sich auf den gesamten Münchner S-Bahn-Verkehr aus. Seit Jahren sind die Planung und Finanzierung eines zweiten Tunnels Thema.

---

### Die Vorarbeiten für die zweite Stammstrecke beginnen

Vor dem Hauptbahnhof werden von Dienstag an Leitungen und Kanäle für den geplanten S-Bahn-Tunnel verlegt. Das hat weitreichende Folgen - nicht nur für Autofahrer. *Von Christoph Koopmann* [mehr ...](#)

---

Am Dienstag um 16 Uhr wollen nun Ministerpräsident [Horst Seehofer](#) und seine Minister Markus Söder (Finanzen) und Joachim Herrmann (Verkehr) mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (alle CSU) und Bahnchef Rüdiger Grube ein weiteres und offenbar letztes Mal über die Finanzierung des Milliardenprojektes verhandeln. Aus Regierungskreisen heißt es, dass zwar noch die endgültige Aufteilung der Kosten zu verhandeln sei, trotzdem aber mit einer Vertragsunterzeichnung gerechnet werde. Ministerpräsident Seehofer hatte zuletzt immer wieder betont, für wie notwendig er den Bau des Tunnels halte, um einen Verkehrsinfarkt in München zu vermeiden. Offenbar ist er deshalb auch bereit, höhere Kosten zu akzeptieren, als zuletzt veranschlagt worden waren.

Die Deutsche Bahn (DB) hatte im September 2015 die Kosten des Tunnelprojekts nach SZ-Informationen intern auf knapp 2,9 Milliarden Euro taxiert. Weitere 260 Millionen Euro hatten die Ingenieure des Konzerns für diverse Risiken eingeplant, beispielsweise für Unwägbarkeiten im Boden. Den frühesten Zeitpunkt für die Inbetriebnahme hatten die DB-Planer damals mit Dezember 2025 angegeben. Klar war aber auch immer, dass wegen der allgemeinen Kostensteigerung das Projekt immer teurer wird, je länger eine Entscheidung hinausgezögert wird. In den vergangenen Monaten war deshalb in der Staatsregierung schon von einem "Kostenkorridor" zwischen 3,1 und 3,8 Milliarden Euro die Rede.

#### ANZEIGE


Auch deshalb dürfte Seehofer jetzt an einem raschen Finanzierungsbeschluss und Baubeginn interessiert sein. Denn der Freistaat wird etwa die Hälfte der Kosten tragen. Bereits 2012 hatte der damalige Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) fast eine Milliarde Euro zusammengekratzt; zudem wurden in den vergangenen Jahren gut 500 Millionen Euro an "Ausgabenresten" gebunkert. Dieses Geld war eigentlich für den Bahnausbau vorgesehen, wurde aber vom Land nicht ausgegeben.

Unklar ist, aus welchen Finanztöpfen der Bund seinen Anteil von knapp 1,5 Milliarden Euro nehmen wird. Im für innerstädtische Projekte vorgesehenen Geldtopf stehen bislang 330 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung - allerdings für sämtliche Nahverkehrsprojekte in der Republik. Deshalb hatten zuletzt immer wieder Politiker fast aller Parteien nach "Sondertöpfen" gerufen, um den zweiten Tunnel zu finanzieren.

Die Bahn wollte sich bislang mit 133 Millionen Euro beteiligen, die Stadt mit 113 Millionen. Zudem zahlt sie 34 Millionen für eine neue Bahnunterführung in Laim. Münchens OB Dieter Reiter (SPD) zeigte sich erfreut, dass nach der jahrelangen Hängepartie nun die Finanzierung gesichert werden soll. Seehofer habe ihn am Wochenende darüber informiert. "Jetzt werden die Weichen für ein zukunftsfähiges und zuverlässiges S-Bahnsystem gestellt", sagte Reiter.

---

### Münchens neue Unterwelt

Er wird eines der teuersten und spektakulärsten Bauprojekte der Republik - wenn er denn je realisiert wird: ein zweiter S-Bahn-Tunnel quer durch München. Erste Simulationen zeigen, wie es im Untergrund dann aussehen soll. [mehr...](#) 

Twittern

Diskussion zu diesem Artikel auf: Rivva

Themen in diesem Artikel: S-Bahn München Zweite Stammstrecke Horst Seehofer \*SZ vom 25.10.2016/ebri

### Mehr zum Thema

Stammstrecke  
**Gasteig klagt gegen  
Planungen des zweiten  
S-Bahn-Tunnels**

Gasteig  
**Reiter verbietet Klage gegen  
zweite Stammstrecke**

Hauptbahnhof  
**Die Vorarbeiten für die  
zweite Stammstrecke  
beginnen**

Zweite Stammstrecke  
**"Eine Katastrophe für die  
ganze Stadt"**

Verkehr  
**Zweite S-Bahn-  
Stammstrecke darf gebaut  
werden**

### Leser empfehlen im Ressort München

Kein Job für Kommunisten? **Ein Hauch von  
Kaltem Krieg weht durch die Münchner Uni**

Integration **1800 Menschen demonstrieren  
gegen Integrationsgesetz der CSU**

Wissenschaft **Zwei neue Spinnenarten in  
München entdeckt**

### Leser lesen aktuell

Kriminalität **Grusel-Clown geht in München  
mit Axt auf Zehnjährigen los**

Privatsphäre **Was hinter Googles neuen  
Datenschutzbestimmungen steckt**

Nahverkehr **Zweite Stammstrecke für  
Münchner S-Bahn kommt**

Datenschutz Nutzungsbasierte Onlinewerbung Mediadaten Newsletter Eilmeldungen RSS Apps AGB Jobs bei der SZ Digitale Medien Kontakt und Impressum

Copyright © Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

**zur  
Startseite**

