

[Artikel drucken](#) [Bilder einblenden](#)

WELT  **ONLINE**

Auf der Stammstrecke fährt mal wieder nichts

Chaos bei der Münchner S-Bahn. Schon wieder. Diesmal waren es aber keine randalierenden "Abschiedssäuer", die für massive Störungen im Betriebsablauf gesorgt haben, sondern hausgemachte Probleme. Erst führte ein Software-Fehler im Elektronischen Stellwerk ab acht Uhr für Verspätungen im gesamten Netz, dann sorgte auch noch ein Schienenbruch zwischen Donnersberger- und Hackerbrücke ab 9.20 Uhr dafür, dass auf der Stammstrecke fast eine Stunde lang gar kein Zug mehr durch den Tunnel fahren konnte.

Während Tausende Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Weihnachts-Shopping auf U-Bahn, Tram und Busse umsteigen mussten, rauchten im Rathaus bereits die Köpfe. Denn: "Noch immer ist die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ungeklärt", erklärte Stadtkämmerer Ernst Wolowicz (SPD) auf eine Stadtratsanfrage. Dass München ohne die unterirdische Alternativroute der Verkehrsinfarkt droht, ist längst herrschende Meinung im Stadtrat und bayerischen Kabinett. Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) hatte der Landeshauptstadt jedoch erst kürzlich ein Ultimatum gestellt, sich an der Finanzierung des Bauvorhabens mit einem Darlehen über 350 Millionen Euro zu beteiligen. andernfalls geht für den Tunnel noch vor Baubeginn das Licht aus. Zwar habe die Stadt laut Wolowicz Gesprächsbereitschaft signalisiert, "um das wichtigste Infrastruktur- und Umweltschutzprojekt der Region nicht zu gefährden". Doch stehe gleichzeitig auch fest, wer für die S-Bahnen zuständig ist: Freistaat, Bund und Bahn AG. Insofern sei auch von einer kommunalrechtlichen Unzulässigkeit eines entsprechenden Darlehens auszugehen.

Abgesehen von diversen rechtlichen Hürden hält Wolowicz seine Stadtkasse für nicht ausreichend gefüllt, um 350 Millionen Euro zu verleihen. Im Rahmen einer realistischen Liquiditätsplanung sei dies nicht darstellbar. angesichts eines Kassenbestands zum Jahresende von 420 Millionen und einer Tilgungs- und Investitionsreserve von 270 Millionen Euro. "Selbst wenn man eine rechtliche Zulässigkeit einer Kreditaufnahme der Stadt zur Weiterreichung der Mittel (gegen Zins) an Land oder Bund annehmen würde, so würde sich die Stadt damit möglicher Finanzierungsspielräume für tatsächliche kommunale Aufgaben in der Zukunft in der entsprechenden Höhe berauben", warnt Wolowicz.

Wie die Zukunft ohne zweiten Tunnel aussieht, zeigt ein Blick in die Vergangenheit. Bis 11.40 Uhr lief am Dienstag ein Störfallprogramm, bei dem nur vier Linien die Stammstrecke abfuhren. Alle anderen begannen oder endeten am Hauptbahnhof beziehungsweise in Giesing. Noch bis in den Nachmittag hinein kam es zu Verspätungen. Schöne Aussichten sind das.

Kommentare:

- **Jonas** [Einklappen](#) [Ausklappen](#)

vor 2 Tag

"Durch diese eine Röhre zwängen sich alle S-Bahn-Linien" - ja das tun sie immer, allerdings sonst auf 2 Gleisen und nicht einem!

Die sollen endlich über eine Ringbahn oder den U-Bahnausbau nachdenken und sich nicht hinter zuständigkeiten verstecken

keiner braucht diesen teuren 2. S-Bahntunnel, wir brauchen eine Gesamtentlastung des Zentrums!

[mehr anzeigen](#) [weniger anzeigen](#)

- Empfehlung
- Melden

•



•

LokalpatriotEinklappenAusklappen

vor 1 Tag

Wie kommt man auf die Idee, dass der fehlende 2. Tunnel das Grundübel sei? Die bestehende Stammstrecke würde ja auch weiterhin das Rückgrat bilden. Der 2. Tunnel bringt vor allem neue Fixkosten. Ich kauf mir doch auch keine Zweitwohnung, wenn ich mir die Instandhaltung der ersten schon nicht mehr leisten kann.

mehr anzeigen weniger anzeigen

- Empfehlung
- Melden

•



•

XA10062107EinklappenAusklappen

vor 1 Tag

Als S-Bahn-Notstrecke würde ich die Umgehungslinie vom Ostbahnhof über den ehemaligen Südbahnhof über Harras und Donnersberger Brücke zum Hauptbahnhof oder Leim vorschlagen.

