



Sie befinden sich hier: [Startseite](#) > **Freistaat und Bund vereinbaren Stufenplan zum Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München**

# Freistaat und Bund vereinbaren Stufenplan zum Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München

25. Oktober 2016

**+++ Der Freistaat, der Bund und die Deutsche Bahn haben heute einen Stufenplan vereinbart, nach dem der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München realisiert werden soll. Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann bezeichnete die Vereinbarung als „epochalen Durchbruch“ für ein Projekt, das den Bürgerinnen und Bürgern in München und vor allem auch den vielen Pendlern außerhalb von München zu Gute kommen werde. „Eine zweite Stammstrecke entlastet die S-Bahn-Hauptstrecke so stark, dass dort insgesamt fast die doppelte Menge an Fahrgästen in nahezu doppelt so vielen Zügen transportiert werden kann. Darüber hinaus sind mit dem Bau der Strecke zahlreiche Verbesserungen verbunden.“ +++**

Die Vereinbarung sieht vor, dass der Bund die förderfähigen Baukosten der zweiten Stammstrecke bis zu 60 Prozent trägt. Das Vorhaben soll aus dem Bundesprogramm zur Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG) gefördert werden. Nach der Einigung über den künftigen Bund-Länder-Finanzausgleich steht das Bundesprogramm auch über das Jahr 2019 als Finanzierungsquelle zur Verfügung. Aufgrund der beschränkten Mittel im GVFG-Bundesprogramm wird der Freistaat im Interesse einer zügigen Realisierung der 2. Stammstrecke fehlende Bundesanteile vorfinanzieren.

Herrmann kündigte an, dass die Bayerische Staatsregierung auf der Grundlage der Vereinbarung des heutigen Spitzengesprächs in der Staatskanzlei noch in diesem Jahr die haushaltsrechtlichen Entscheidungen herbeiführen werde, damit der Freistaat gegenüber der Deutschen Bahn die Durchfinanzierung erklären kann. Im Anschluss daran muss der Landtag im Rahmen des Doppelhaushalts zustimmen.

Nach aktuellen Planungen der Deutschen Bahn ist von einer gut neunjährigen Bauzeit auszugehen, was eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke im Jahr 2026 ermöglichen würde. Herrmann sagte, die zweite Stammstrecke sei das zentrale Element des Bahnknoten-Konzepts der Staatsregierung: „Sie ist notwendig, um eine zukunftsweisende Entwicklung für die S-Bahn zu eröffnen. Und mit ihrem Bau ist ein ganzes Bündel von Infrastrukturmaßnahmen verbunden: Neben einem sieben Kilometer langen Tunnel mit zwei Tunnelröhren gebe es drei unterirdische Stationen am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof sowie vier Kilometer oberirdische Strecke. Darüber hinaus entstehen zwei Verknüpfungsbahnhöfe zwischen erster und zweiter Stammstrecke in Laim und am Leuchtenbergring sowie weitere sieben netzergänzende Maßnahmen im Außenbereich des Münchner S-Bahnnetzes.“

Ein wesentlicher Meilenstein, damit die Staatsregierung über die Durchfinanzierung und damit über die endgültige Realisierung der zweiten Stammstrecke entscheiden konnte, war die von der Deutschen Bahn zu erstellende sachgerechte Kostenermittlung. Danach ergeben sich Gesamtkosten von 3,2 Milliarden Euro, sowie möglichen Kostenrisiken von bis zu weiteren rund 650 Millionen Euro. Die Kostenentwicklung sei unter anderem darin begründet, dass bei der Bauindustrie Hochkonjunktur besteht und die Bieter aufgrund der langen Projektlaufzeit die von der Deutschen Bahn verlangten Festpreise mit hohen Risikoaufschlägen versehen haben.

[Inhalt](#)

[Datenschutz](#)

[Impressum](#)

[Barrierefreiheit](#)

