

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Martin Runge, Dr. Christian Magerl** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 15.12.2007

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke VII)

Im Frühsommer 2007 hat die Bayerische Staatsregierung endlich eingestanden, dass die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke, so wie sie bis dato von Staatsregierung und DB AG geplant war, aufgrund der Kostenexplosion und des unzureichenden Nutzen-Kosten-Faktors in der Standardisierten Bewertung vom Bund nicht gefördert werden kann und darf und dass damit das gesamte Projekt nicht realisierbar, weil nicht finanzierbar ist. Entsprechende Warnungen, geäußert insbesondere von der grünen Landtagsfraktion, waren jahrelang in den Wind geschlagen worden, sodass es jetzt zulasten der Fahrgäste der Münchner S-Bahn zu immensen Zeitverlusten kommen wird. Gerade auch vor dem Hintergrund der Aussage des früheren Verkehrsministers Otto Wiesheu, der Großraum München bräuchte die zweite Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“, ist die sich jetzt abzeichnende Verschiebung des Projektes um mindestens sechs Jahre, eher aber um ein Jahrzehnt oder mehr u. E. ein fataler Offenbarungseid. Noch im Jahr 2005 hatte die Staatsregierung von Fertigstellung und Inbetriebnahme des Projektes im Jahr 2010 gesprochen.

Letzte Woche hat jetzt die neue Bayerische Verkehrsministerin Emilia Müller in grober Abbildung und grober Beschreibung die Skizzierung einer Neutrassierung östlich der Isar vorgestellt. Diese Neutrassierung soll zu einer Absenkung der Investitionskosten bei gleichzeitig höherem verkehrlichen Nutzen führen. Mit den Baumaßnahmen soll laut Aussagen der Staatsregierung im Jahr 2009 begonnen werden. Der Tunnelarm zum Leuchtenbergring soll im Jahr 2016, der zum Ostbahnhof und dann weiter zu den Bahnanlagen St.-Martin-Straße (mit unterirdischem Haltepunkt am Ostbahnhof) im Jahr 2020 fertiggestellt und bereit für die Inbetriebnahme sein.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

1. Aus welchen Gründen geht die Staatsregierung jetzt für das nur partiell neutrassierte Projekt von einer zwei bis drei Jahren längeren Bauzeit (2009 bis 2016) gegenüber den bisherigen Planungen (2006 bis 2010) aus?
2. Hält die Staatsregierung es wirklich für realistisch, bis

zum Jahr 2009 mit allen Planungs- und Genehmigungsverfahren einschließlich des neuen Planfeststellungsverfahrens fertig zu sein, um dann 2009 mit dem Bau beginnen zu können?

3. Wie lässt sich die sich jetzt abzeichnende Verschiebung des Projektes um mindestens sechs Jahre, eher aber um ein Jahrzehnt oder mehr vereinbaren mit der bisherigen Aussage der Staatsregierung, der Großraum München bräuchte die zweite Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“?
4. Sind in den jüngst vorgestellten Neuplanungen weiterhin höhengleiche Verzweigungen am Leuchtenbergring vorgesehen, und wenn ja, sieht die Staatsregierung hier keine Vorprogrammierung von Fahrstraßenkonflikten?
5. Ist die Staatsregierung weiterhin der Auffassung, die Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof bis hin zum Neubau der Schalterhalle würden allein durch Investoren finanziert, oder hat die Staatsregierung einen neuen Vorschlag, was die Art und Weise und die Finanzierung der im Falle einer Realisierung einer zweiten S-Bahn-Röhre eng parallel zur bisherigen Stammstrecke zwangsläufigen Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof betrifft?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 04.02.2008

Die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei und wirkt deshalb auf die Vorhabensträgerin Deutsche Bahn ein, die partiellen Neuplanungen so schnell wie möglich voranzutreiben. Die Mitte 2006 von der Vorhabensträgerin mitgeteilten Kostenerhöhungen, die den Nutzen-Kosten-Faktor des Projekts erheblich verringerten, waren in ihrer Höhe zuvor nicht vorhersehbar.

In diesem Zusammenhang ist den Unterstellungen und den Vorwürfen gegenüber der Staatsregierung, die eingangs der Schriftlichen Anfrage erhoben werden, zu widersprechen. Die von der grünen Landtagsfraktion eingebrachte Kritik an den Projektkosten war immer unspezifisch und sollte den angeblich günstigeren Ausbau des Südrings begründen. Die eingetretenen Kostensteigerungen entstanden aber zum wesentlichen Teil bei der Einführung der Strecke in den Ostbahnhof und den darauf beruhenden Folgemaßnahmen. Der Ausbau des Südrings hätte im Ostbahnhof jedoch in noch weit höherem Maße Veränderungen ausgelöst und damit wahrscheinlich zu noch größeren Kostensteigerungen geführt. Der Ausbau des Südrings ist bei objektiver Betrachtung

tungsweise keine ernstzunehmende Alternative: Bereits nach Vorliegen einer Machbarkeitsstudie im Jahre 2001 war der Ausbau des Südrings im Einvernehmen zwischen der Landeshauptstadt München, der Deutschen Bahn und der Bayerischen Staatsregierung als nicht zielführend verworfen worden, da er bei annähernd gleichen Baukosten eine erheblich größere Drittbetroffenheit ausgelöst und aufgrund seiner dezentralen Haltestellen nicht die dringend benötigte Entlastungswirkung für die bestehende S-Bahn-Stammstrecke gebracht hätte.

Für Vorwürfe wegen einer späteren Realisierung der 2. Stammstrecke gegen die Staatsregierung gibt es ebenfalls keinen objektiven Grund. Nach Kenntnis der Kostensteigerungen des Projektes wurde die Vorhabensträgerin umgehend aufgefordert, alternative Planungen vorzulegen. Dabei wurde sie von der Staatsregierung unterstützt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die Bauzeitverlängerung gegenüber den bisherigen Planungen ist nicht auf die partielle Neutrassierung östlich der Isar zurückzuführen. Sie ergab sich vielmehr bereits im Zuge der vertieften Planungen für die ursprüngliche Trassierung. Dabei ist die Festlegung auf ein zentrales Zugangsbauwerk für die unterirdische Station Hauptbahnhof, die einen größeren Eingriff in den Bestand des Hauptbahnhofs-Empfangsgebäudes mit der gesamten Haustechnik zur Folge hat als ursprünglich geplant, entscheidend.

Zu 2.:

Die Staatsregierung hält einen Baubeginn im Jahre 2009 – wahrscheinlich am zukünftigen Haltepunkt Marienhof – für realistisch. Baubeginn soll allerdings bereits vor Abschluss des neuen Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 3 östlich der Isar sein.

Zu 3.:

Die Staatsregierung hält an der Zielsetzung fest, dafür einzutreten, dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“ realisiert wird. Angesichts der prognostizierten Fahrgastzuwächse bei der S-Bahn München ist die 2. Stammstrecke die einzige Möglichkeit, die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung und Verbesserung der Betriebsqualität herbeizuführen.

Zu 4.:

In den Neuplanungen zur 2. Stammstrecke sind weiterhin höhengleiche Verzweigungen am Leuchtenbergring vorgesehen. Die Fahrbarkeit aller bisher untersuchten Betriebskonzepte ist damit gegeben. Im Bereich Leuchtenbergring sind im Zuge der Ausbaumaßnahmen zur 2. Stammstrecke mehrere Infrastrukturverbesserungen (bspw. Bau eines fünften Gleises, Verbesserung der Signalteilung zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof) geplant, die ausreichend sind, um eine qualitativ gute Abwicklung der geplanten Betriebsprogramme in diesem Bereich prognostizieren zu können. In entsprechenden Betriebssimulationen konnte dies nachgewiesen werden.

Zu 5.:

Die Umbaumaßnahmen, die in Folge der 2. Stammstrecke und des Bahnhofs der Magnetschnellbahn nötig werden, sind auch in der Finanzierung Teilmaßnahmen dieser Projekte. Der Umbau bzw. Neubau der Empfangshalle des Hauptbahnhofs im Übrigen betrifft den nicht unmittelbar verkehrlich genutzten Teil des Gebäudes und ist daher in der Verantwortung der DB Station&Service AG durchzuführen. Grundlage dafür ist eine positive betriebswirtschaftliche Bewertung. Ob die Investition dann durch Fremd- oder Eigenmittel der DB Station&Service AG finanziert wird, ist eine Entscheidung der DB Station&Service AG. Über die verkehrlich gebotenen Maßnahmen hinaus ist jedenfalls kein Einsatz staatlicher Fördermittel möglich.