

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 VIII)

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. Wie lang sind die Tunnelbauwerke in der von Ministerin Müller vorgestellten Variante im Vergleich zu den bisherigen Planungen?
2. Wie hoch belaufen sich die Kostenschätzungen für den jetzt zusätzlich geplanten Tunnelbahnhof (am Ostbahnhof)?

3. Wie genau kommen die jetzt von Ministerin Müller mit 250 Millionen Euro angegebenen niedrigeren Kosten gegenüber der bisherigen Planung zustande?
4. Hält die Staatsregierung derartige doch recht konkrete Angaben zu den Investitionskosten für zielführend und plausibel vor Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens?
5. Wie soll der freistaatliche Finanzierungsanteil gewährleistet sein vor dem Hintergrund der massiven Kürzung der Regionalisierungsmittel, welche wiederum die Staatsregierung bisher immer als essentiell für die Finanzierung der zweiten Stammstrecke bezeichnet hat?
6. Welche elf der 20 netzergänzenden Maßnahmen hält die Staatsregierung jetzt für verzichtbar und welche neun netzergänzenden Maßnahmen sollen noch realisiert werden?
7. Wie hoch soll das Einsparpotenzial durch den Verzicht auf die ursprünglich vorgesehenen elf netzergänzenden Maßnahmen sein?
8. Wie meint die Staatsregierung bei Verzicht auf eine so große Zahl der ursprünglich vorgesehenen netzergänzenden Maßnahmen mit der zweiten Stammstrecke den in der Standardisierten Bewertung geforderten verkehrlichen Nutzen erzielen zu können, wo doch bisher immer alle Planungen und Untersuchungen zur zweiten Stammstrecke von der gleichzeitigen „Entschärfung der Infrastrukturellen Engpässe auf den Außenästen“ ausgingen und auch die Iterationen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung sich auf die netzergänzenden Maßnahmen beziehen?

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 Betrachtungsweise 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 Gesamtlänge der Tunnelbauwerke verlängert sich durch die Neutrassierung östlich der Isar von bisher ca. 15,5 km auf 17,0 km. Das Tunnelbauwerk des sogenannten „Südastrastes“ vom Maximilianeum über den Ostbahnhof tief bis zur St.-Martin-Straße wird eine einfache Länge von 2,1 km haben, während das ursprünglich geplante Tunnelbauwerk bis zum Portal Ostbahnhof eine einfache Länge von 1,5 km aufwies. Trotzdem werden sich die Fahrzeiten auf beiden Ästen zwischen Laim und Leuchtenbergring bzw. St.-Martin-Straße durch die Möglichkeit größerer Radien und damit höherer Geschwindigkeiten verkürzen. Der „Südastrast“ weist im Übrigen zwar eine längere Tunnellänge auf als die zuvor geplante Trasse mit oberirdischer S-Bahn-Station am Ostbahnhof, die reine Streckenlänge verringert sich jedoch gegenüber der zuvor geplanten Trassierung um ca. 700 Meter.

Zu 2.:

Eine erste Grobkostenschätzung beziffert die Baukosten für die Station Ostbahnhof tief auf ca. 80 Mio. €.

Zu 3.:

Die niedrigeren Kosten ergeben sich aus der auch durch die Neutrassierung möglich gewordenen Optimierung der „Netzerfüllenden Maßnahmen“, dem Entfallen von Kosten für ein neues Elektronisches Stellwerk (EStW) am Ostbahnhof im Rahmen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke und den deutlich geringeren Eingriffen im Gleisbereich zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof.

Zu 4.:

Die Investitionskosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke ha-

ben für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) 1 und 2 die Qualität einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung (HOAI § 55, Leistungsphasen 3 und 4). Damit ist eine Kostenstabilität erreicht, die selbst für Bereiche wie bspw. Baugrund, Immissionsschutz, Bauphasen, Bauarten etc. verlässliche Aussagen zulässt.

Für den PFA 3, welcher aktuell eine geänderte Trassenführung erhält, werden derzeit die Planungen für die Leistungsphasen 3 und 4 erarbeitet. Da jedoch bereits aus den ursprünglichen Planungen zum PFA 3 umfangreiche Erkenntnisse zum Baugrund vorliegen, sind die aktuell von der Deutschen Bahn gemachten Aussagen zu den Investitionskosten für diesen Abschnitt ziemlich robust.

Trotzdem ist der Bayerischen Staatsregierung natürlich bewusst, dass die Kostenschätzungen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens von den aktuell genannten Zahlen abweichen können.

Zu 5.:

Über die Finanzierung des Landesanteils schließt der Freistaat mit der Deutschen Bahn einen Bau- und Finanzierungsvertrag. Der Vertrag wird unter Einbeziehung des Staatsministeriums der Finanzen erarbeitet. Danach werden Minister und Landtag über die zeitgerechte Bereitstellung des bayerischen Finanzierungsanteils entscheiden.

Zu 6.:

Noch realisiert werden sollen nach aktuellem Planungsstand die folgenden neun „Netzerfüllenden Maßnahmen“:

- Verkürzung der Zugfolge zwischen Dachau und Karlsfeld
- zusätzliches Wendegleis in Dachau Bahnhof
- Erweiterung des Einfahrbereiches des Bahnhofs Petershausen
- Linienzugbeeinflussung (LZB) – Erweiterung westlich des Bahnhofs Pasing
- zusätzliches Wendegleis in Weßling
- zweigleisiger Ausbau Steinebach – Seefeld-Hechendorf
- Umbau Bahnhof Giesing
- zusätzlicher Bahnsteig in Markt Schwaben
- zweigleisiger Ausbau im Bereich St. Koloman.

Unter anderem durch die Neutrassierung und durch Erkenntnisse aus mit den betroffenen Kommunen geführten sog. „Bürgermeisterfachgesprächen“ werden die folgenden elf zunächst in den Planungen enthaltenen „Netzerfüllenden Maßnahmen“ verzichtbar:

- Zusätzliches Wendegleis in Maisach
- Umbau des Bahnhofs Geltendorf
- Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz
- Zusätzliches Wendegleis in Gauting
- Zusätzliches Wendegleis in Tutzing
- Zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach
- Zusätzliches Wendegleis in Aying
- Verkürzung der Zugfolge zwischen Grafing Bf. und Ebersberg
- LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring
- Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing
- Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhau-

Bei den beizubehaltenden „Netzerfüllenden Maßnahmen“ haben sich teilweise im Vergleich zur ursprünglichen Planung die inhaltlichen Anforderungen verändert (z. B. Umbau Bahnhof Giesing).

Zu 7.:

Das Einsparpotenzial beträgt ca. 165 Mio. €.

Zu 8.:

Durch die Reduktion der „Netzerfüllenden Maßnahmen“ verringert sich der verkehrliche Nutzen des Projekts nicht oder allenfalls geringfügig. Die Reduktion von Netzerfüllenden Maßnahmen erfolgte nämlich unter Anpassung der zukünftigen Angebotskonzepte der S-Bahn, d. h. die Zeitla-

gen der S-Bahnen sowie ihre Liniendurchbindungen sollen unter Nutzung der durch die 2. Stammstrecke zu gewinnenden Freiheitsgrade im Kernbereich so gestaltet werden, dass der Infrastrukturbedarf im Außenbereich geringer ausfallen kann. Die neu gerechnete Nutzen-Kosten-Untersuchung, die ein vorläufiges Ergebnis von 1,18 erbrachte, wurde bereits unter Zugrundelegung der optimierten „Netzerfüllenden Maßnahmen“ erstellt.

Der auf Basis der vorgenommenen Optimierungen (einschließlich der neuen Streckenführung im Bereich des PFA 3) prognostizierte Mehrverkehr im ÖPNV bei Unterstellung einer 2. Stammstrecke liegt über dem bei Berücksichtigung der 2. Stammstrecke in ihrer ursprünglich geplanten Form prognostizierten Mehrverkehr.