

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Martin Runge, Dr. Christian Magerl** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
vom 04.04.2008

### Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 I (Stammstrecke IX)

Die von Bayerischer Staatsregierung und Landtagsmehrheit gestützten Planungen der DB AG für eine zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke eng parallel zur bisherigen Stammstrecke, eingebracht in das Planfeststellungsverfahren Ende 2005, haben sich als alles andere als zielführend und tragfähig erwiesen, so wie dies die GRÜNEN im Landtag seit vielen Jahren vorhergesagt haben. Mittlerweile hat Verkehrsministerin Emilia Müller die Planungen für eine Neutrassierung östlich der Isar, die sie Mitte Dezember 2007 in grober Abbildung und grober Beschreibung ins Gespräch gebracht hatte, in Beantwortung parlamentarischer Anfragen und in einem Bericht an den Landtag weiter konkretisiert.

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 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? (diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke VIII gestellt, wurde von der Staatsregierung jedoch nicht beantwortet.)
2. Welcher Betrag des freistaatlichen Finanzierungsanteiles soll aus BayGVFG-Mitteln, welcher Betrag soll aus Regionalisierungsmitteln und welcher Betrag soll aus FAG-Mitteln bestritten werden?
3. Aus welchem Grund wurde die von der DB AG im Sommer 2006 der Staatsregierung erklärte Kostensteigerung um weitere gut 200 Millionen Euro erst etwa ein Jahr später dem Bayerischen Landtag verkündet?
4. Inwieweit waren die vorherigen Kostenerhöhungen (2000: 537 Mio. Euro *Ergänzungsuntersuchung S-Bahn*, 2001: 583 Mio. Euro *Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südtring/Zweiter S-Bahn-Tunnel*, 2002: 899 Mio. Euro *Vertiefende Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke*, März 2005: 1.300 Mio. Euro (davon 200 Mio. Euro für netzergänzende Maßnahmen) *Aussagen DB*

*ProjektBau und BaySTMWIVT*, Sommer 2005: 1.539 Mio. Euro, Sommer 2006: 1.850 Mio. Euro (*Aussage der DB AG von Mitte 2006, von Minister Huber im Juli 2007 im Landtag kundgetan*) anders als die in Frage 2 angesprochene Kostensteigerung, die nach Aussage der Staatsregierung „in ihrer Höhe zuvor nicht vorhersehbar war“, in ihrer Höhe vorhersehbar?

5. Wo und in welcher Größenordnung sind die „eingetretenen Kostensteigerungen“ noch entstanden, abgesehen von „der Einführung der Strecke in den Ostbahnhof und den darauf beruhenden Folgemaßnahmen“?
6. Hält die Staatsregierung vor dem Hintergrund der zahlreichen Einwendungen im Planfeststellungsverfahren zur zweiten S-Bahn-Röhre an ihrer Aussage fest, der Ausbau des Bahn-Südtringes hätte „bei annähernd gleichen Baukosten eine erheblich größere Drittbetroffenheit ausgelöst“?
7. Wie begründet die Staatsregierung ihre Behauptung, „der Ausbau des Südtrings sei „bei objektiver Betrachtungsweise keine ernst zu nehmende Alternative“ angesichts der Tatsache, dass entsprechend der Ergebnisse der *vergleichenden Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südtring/Zweiter S-Bahn-Tunnel* aus dem Jahr 2001 der Mehrverkehr beim Südringausbau annähernd dem beim Bau der zweiten S-Bahn-Röhre entsprechen würde?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**  
vom 27.05.2008

Die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei. Nur die 2. S-Bahn-Stammstrecke schafft die Voraussetzungen, um den mittel- und langfristig prognostizierten Verkehrszuwächsen in der Region München ein adäquates S-Bahnangebot entgegenzusetzen zu können.

Für den Planfeststellungsabschnitt 3 (PFA 3) östlich der Isar, welcher zur Verringerung der Kosten bei gleichzeitiger Steigerung des Nutzens des Gesamtvorhabens aktuell eine geänderte Trassenführung erhält, werden derzeit die Planungen für die Leistungsphasen 3 und 4 erarbeitet. Da 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 auch für diesen Abschnitt ziemlich robust. Dennoch werden gesicherte Zahlen, die auch dem derzeit mit der Deutschen Bahn verhandelten Bau- und Finanzierungsver-

trag zugrunde gelegt werden können, erst für Spätsommer 2008 erwartet.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Auf Grundlage der derzeitigen Kostenschätzungen der Vorhabensträgerin Deutsche Bahn ist mit Gesamt-Investitionskosten von 1,64 Mrd. € zu rechnen, davon ca. 1,33 Mrd. € zuwendungsfähige Baukosten und 0,28 Mrd. € Planungskosten. Von den Planungskosten sind 61 Mio. € auf Grundlage einer mehrfach ergänzten Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn bereits zugewendet. Der zu erwartende Finanzierungsanteil des Freistaats beträgt demnach ca. 750 Mio. €. Dieser Betrag soll – auf 13 Jahresscheiben verteilt – aus Regionalisierungs-, Landes-GVFG- und FAG-Mitteln gewährt werden. Die Hauptlast der Finanzierung wird nicht aus Regionalisierungsmitteln bestritten werden. Die Entscheidung über die zeitgerechte Bereitstellung der Mittel bleibt im Übrigen dem Ministerrat und dem Landtag vorbehalten.

Zu 2.:

Die Frage, welche exakten Beträge aus welchem Finanztopf zu finanzieren sein werden, kann erst dann abschließend entschieden werden, wenn gesicherte Kostenschätzungen auch für den PFA 3 vorliegen. Überschlägig ist derzeit vorgesehen, ungefähr gleiche Anteile an der Finanzierung aus Landes-GVFG- und Regionalisierungsmitteln zu bestreiten, einen etwas größeren Anteil aus FAG-Mitteln.

Zu 3.:

Die der Staatsregierung von der DB AG im Sommer 2006 mitgeteilten Kostensteigerungen wurden zunächst einer zeitaufwendigen Prüfung auf ihre Plausibilität unterzogen. Danach erarbeiteten Staatsregierung, Bayerische Eisenbahngesellschaft und DB die im Dezember 2007 der Öffentlichkeit vorgestellte Neukonzeption für den PFA 3. Die Staatsregierung wollte damit vermeiden, keine ernst zu nehmende Alternativlösung für die dringend benötigte zweite Innenstadtquerung vorschlagen zu können.

Zu 4.:

Im Gegensatz zu der in Frage 3 angesprochenen Kostensteigerung beruhten die vorherigen Kostensteigerungen jeweils zum Großteil auf einer immer weiteren Vertiefung der Planung und waren insofern sehr viel eher vorhersehbar. Die in Frage 3 angesprochene Kostensteigerung trat hingegen erst nach Abschluss der Entwurfsplanung auf.

Zu 5.:

Die Kostensteigerungen traten insbesondere bei den netzer-

gänzenden Maßnahmen, der Station Marienhof und aufgrund einer Erhöhung der Gebühren für die Bauleistungs- und Haftpflichtversicherung auf.

Zu 6.:

Es gibt auch nach Durchführung der Planfeststellungsverfahren keinen Anlass, die in den vorangegangenen vergleichenden Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse anders zu bewerten.

Die Gegenüberstellung ergab, dass ein zweiter Innentunnel in der Gesamtabwägung aller Kriterien größere Vorteile aufweist als der Ausbau des Südrings. Besonderer Vorteil des zweiten Innentunnels ist, dass er geringere Drittbetroffenheiten als der Ausbau des Südrings auslöst. Denn den überschaubaren Risiken der zu erwartenden Eigentums Eingriffe im Tunnelbereich stehen gravierende Eigentums Eingriffe und Probleme der Umweltverträglichkeit bei der Variante Südring gegenüber.

Eine Südringvariante würde teilweise den Rückbau von privaten und öffentlichen Gebäuden am Ostbahnhof und entlang der Reifenstuel- und Lagerhausstraße erfordern. Daneben würde sie aufgrund der Lärmentwicklung die Errichtung von Lärmschutzwänden bedingen sowie durch die Errichtung einer zusätzlichen Isarbrücke ein FFH-Gebiet beeinträchtigen.

Zu 7.:

Gemäß der vergleichenden Untersuchung aus dem Jahre 2001 läge der Mehrverkehr beim Ausbau des Südrings um fast 15 % unter dem durch den zweiten S-Bahn-Tunnel zu generierenden Mehrverkehrs alleine ist jedoch nicht zielführend. Zwei der Hauptziele, die mit der zweiten Innenstadtquerung verfolgt werden, sind die Verbesserung der Betriebsqualität auf der bestehenden Stammstrecke und die Schaffung einer Möglichkeit zur Umfahrung des Ostbahnhofs im Störfall. Beides wäre durch den Südringausbau nicht zu erreichen. Denn eine Verbesserung der Betriebsqualität ist nur durch eine Entlastung der bestehenden Stammstrecke erreichbar. Gemäß der vergleichenden Untersuchung aus dem Jahre 2001 ist durch den Südringausbau jedoch nur ein Drittel der Entlastungswirkung zu erzielen, welche durch einen zweiten Innentunnel erreichbar ist. Die Zugzahlen auf der bestehenden Stammstrecke würden nur um 10 % reduziert. Eine Umfahrung des Ostbahnhofs im Störfall wäre ebenfalls nicht möglich.

Schon deshalb würde der Südringausbau den mit einer zweiten Innenstadtquerung verfolgten Zweck bei objektiver Betrachtungsweise nicht erreichen. Dazu treten die in der Antwort zu Frage 6 aufgezählten Nachteile.