

## 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 VI (Stammstrecke XIV)

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. Für welchen Zeitraum/welche Zeitdauer rechnet die Staatsregierung mit Beeinträchtigungen durch offene Baustellen am Orleansplatz, am Bordeauxplatz, am Pariser Platz, in der Wörthstraße und in der Weißenburger Straße?
2. In welchen Straßen und an welchen Plätzen wird es nach Ansicht der Staatsregierung durch das Einrammen von Spundwänden zu spürbaren Erschütterungen kommen?
3. In welchen Straßen und an welchen Plätzen wird es nach Ansicht der Staatsregierung durch die Arbeiten der Tunnelbohrmaschine zu spürbaren Erschütterungen kommen?
4. In welchen Straßen und an welchen Plätzen ist nach Ansicht der Staatsregierung mit Gebäudeschäden durch mit Setzungen infolge von Bau und Betrieb der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu rechnen?
5. Wie lange und an welchen Stellen konkret ist mit Belastungen durch den Bau von Rettungsschächten sowie von Pegel- und Abpumpschächten zu rechnen?
6. Welche Baumgruppen und welche einzelnen Bäume an welchen konkreten Stellen müssen nach Kenntnis der

Staatsregierung aufgrund von offenen Baustellen, des Baus von Rettungsschächten sowie des Baus von Pegel- und Abpumpschächten entfernt werden?

## Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie  
vom 21.05.2008

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. Zwar liegen bereits aus den ursprünglichen Planungen zum PFA 3 umfangreiche Erkenntnisse unter anderem zum Baugrund vor. Die konstruktive und baubetriebliche Planung ist jedoch noch nicht so weit fortgeschritten, dass schon jetzt verlässliche Aussagen bspw. zur Lage der Baustellen gemacht werden könnten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Hierzu sind beim derzeitigen Stand der baubetrieblichen Planungen noch keine verlässlichen Aussagen möglich.

Zu 2.:

Grundsätzlich gilt, dass Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten durch die Wahl geeigneter Baumaschinen und -geräte minimiert werden. Der Einsatz von Spundwänden ist fallweise in Abhängigkeit vom Grundwasserstand für den Bau der Ausgangsbauwerke für die Rettungsschächte geplant. Außerdem könnten Spundwände eventuell am Orleansplatz für die dort örtlich im Bereich von Treppenaufgängen erforderlichen Baugrubenverbauten notwendig werden. Zum Einbringen der Spundwände kommen leistungsstarke und emissionsarme Geräte zum Einsatz. Zudem sind Zusatzmaßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen vorgesehen. Deshalb erwartet die Staatsregierung keine durch das Einrammen von Spundwänden verursachten nennenswerten Erschütterungen.

Zu 3.:

Schon grundsätzlich handelt es sich beim maschinellen Vor-

triebsverfahren um ein geräusch- und erschütterungsarmes Verfahren. Da die Tunnelbohrmaschine darüber hinaus weitgehend in größeren Tiefen arbeitet, ist mit keinen nennenswerten Erschütterungen zu rechnen.

Zu 4.:

In Bereichen, in denen in offener Bauweise gearbeitet wird, wird eine bewährte Bautechnologie zum Einsatz kommen, die eine setzungsarme Herstellung des S-Bahn-Tunnels sowie eine verformungsarme Konstruktion im Endzustand gewährleistet. Im Bereich der bergmännisch erstellten Tunnel sind die sog. Spritzbeton- und die maschinelle Tunnelbauweise vorgesehen. Die Spritzbetonbauweise ist ein sehr flexibles Bauverfahren, das über ein großes Repertoire an Sicherungsmitteln zur Begrenzung von Verformungen verfügt. Auch bei der maschinellen Tunnelbauweise handelt es sich um ein setzungsarmes Vortriebsverfahren. Somit können die Setzungen während der Bauphase auf ein Minimum reduziert werden.

Während der Betriebsphase ist mit keinen Setzungen zu rechnen.

Zu 5.:

Hierzu sind beim derzeitigen Stand der baubetrieblichen Planungen noch keine verlässlichen Aussagen möglich. Es ist grundsätzlich anzumerken, dass der Bau von Pegel- und Abpumpschächten nur eine geringe Bauzeit in Anspruch nehmen wird. Der Betrieb wird dagegen längerfristig bis zur Fertigstellung der endgültigen Bauwerkssicherung erfolgen. Infolge des Betriebs ist jedoch nicht mit Belastungen zu rechnen.

Zu 6.:

Hierzu sind beim derzeitigen Stand der baubetrieblichen Planungen noch keine verlässlichen Aussagen möglich. Die Planung berücksichtigt grundsätzlich die Belange des Baumschutzes. Zur Erfassung schützenswerter Bäume werden derzeit Baumkartierungen durchgeführt.