

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 20.11.2008

### **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XV)**

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 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. Weitere ergänzende und vertiefende Fragen wurden mittlerweile ebenfalls durch die Staatsregierung beantwortet. In dieser neuerlichen Beantwortung stecken jedoch zahlreiche Widersprüche und Schief lagen. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt und bewertet die Staatsregierung die Aussage von Herrn Scheller von der DB Projektbau, Projektleiter des Vorhabens Zweite S-Bahn-Stammstrecke, auf der Sonderbürgerversammlung am 30. Juli in Haidhausen, der Auftrag für die Neuplanung sei erteilt worden unter der Maßgabe, die Finanzierung solle gestreckt werden?
2. Für wie wahrscheinlich hält die Staatsregierung die Realisierung der zweiten Baustufe (Tunnelröhre bis zur St.-Martin-Straße) vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Herr Scheller von der DB Projektbau, Projektleiter des Vorhabens Zweite S-Bahn-Stammstrecke, auf der Sonderbürgerversammlung am 30. Juli in Haidhausen sagte: „die zweite Baustufe, so sie denn kommt“?
3. Was bedeutet „mittel- und langfristig“ in den Augen der Staatsregierung (Vorspann in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Stammstrecke IX durch die Staatsregierung: „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) vor dem Hintergrund, dass die zweite Stammstrecke erst 2020 bzw. 2022 fertiggestellt sein soll?

4. Geht die Staatsregierung von tatsächlich niedrigeren Kosten allein für den PFA 3, d. h. allein für den Tunnelabschnitt östlich der Isar, durch die neue Planungsvariante im Vergleich zur bisherigen Planung aus?
5. Hat die Staatsregierung gesicherte Zahlen zu den Investitionskosten zum Spätsommer 2008 erhalten, so wie sie dies in Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Stammstrecke IX behauptet hat, oder falls nein, für welchen Zeitraum erwartet sie jetzt gesicherte Zahlen zu bekommen?
6. Wie soll der freistaatliche Finanzierungsanteil gewährleistet sein vor dem Hintergrund der massiven Kürzung der Regionalisierungsmittel, welche wiederum die Staatsregierung bisher immer als essenziell für die Finanzierung der zweiten Stammstrecke bezeichnet hat? (Diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke VIII wie auch mit der Anfrage Stammstrecke IX gestellt worden, wurde von der Staatsregierung jedoch nicht beantwortet. In Beantwortung der Frage 2 der Anfrage Stammstrecke IX heißt es dann: „Überschlägig ist derzeit vorgesehen, ungefähr gleiche Anteile an der Finanzierung aus Landes-GVFG- und Regionalisierungsmitteln zu bestreiten, einen etwas größeren Anteil aus FAG-Mitteln“. Diese Aussage beantwortet aber weiterhin nicht die obige Frage.)

## Antwort

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

vom 18.02.2009

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

Im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich immer wieder Optimierungspotenziale, die in den laufenden Arbeiten Berücksichtigung finden müssen. Dies ist bei einem Vorhaben dieser Größenordnung, das eine hohe Betriebsqualität im Münchner S-Bahn-System für die nächsten Jahrzehnte gewährleisten soll, nicht zu vermeiden. Die behaupteten Widersprüche und Schief lagen bei der Beantwortung der vorangegangenen Schriftlichen Anfragen zur zweiten Stammstrecke vermag ich nicht zu erkennen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Der Auftrag für die Neuplanung des Planfeststellungsabschnitts 3 wurde erteilt, da sich bei den nach Mitteilung der gestiegenen Kosten durch die Vorhabensträgerin Deutsche Bahn im Sommer 2006 notwendigen Prüfungen zeigte, dass sich durch die beauftragte Neuplanung mehrere positive Effekte erzielen ließen: eine Steigerung des Nutzens durch Verkürzung der Fahrzeiten, eine Entlastung der Anwohner in Haidhausen und eine Kostenreduzierung. Diese Effekte schlugen sich bei der Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung im August 2008 in einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,25 nieder. Die Möglichkeit einer Streckung der Finanzierung ist ein weiterer positiver Effekt, da zur Realisierung des Projekts eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm unabdingbar ist. Eine solche kann jedoch nur im Rahmen der im Bundesprogramm jährlich zur Verfügung stehenden Mittel erfolgen.

Zu 2.:

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung legt beide Baustufen der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zugrunde. Der so ermittelte positive Nutzen-Kosten-Indikator ist Voraussetzung für eine Förderung durch den Bund. Dies bildet die Grundlage der Staatsregierung für das weitere Vorgehen zur Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Zu 3.:

Der Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur, insbesondere in der Größenordnung der zweiten Stammstrecke, bedarf Vorlaufzeiten. Planungen, Finanzierungsregelungen, Genehmigungsverfahren und der Bau erfordern Zeit, bevor die neue Schieneninfrastruktur einer Nutzung zugeführt werden kann. Vor diesem Hintergrund sieht die Staatsregierung in diesem Zusammenhang Zeiträume von zehn bis fünfzehn

Jahren als „mittelfristig“ an.

Zu 4.:

Die Staatsregierung hält es nicht für zielführend, die Kosten von Planungsvarianten separat für einzelne Bauabschnitte miteinander zu vergleichen. Um zu einem sinnvollen Ergebnis zu kommen, muss ein Kostenvergleich immer das Gesamtprojekt umfassen. Die Kosten für das Gesamtprojekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke einschließlich Netzergänzender Maßnahmen“ fallen günstiger im Vergleich zur ursprünglichen Planung aus. Dazu trägt unter anderem bei, dass kein ESTW im Planfeststellungsabschnitt 3 mehr notwendig ist und der Umbaufwand im oberirdischen Teil des Ostbahnhofs deutlich geringer ausfällt.

Zu 5.:

Die Staatsregierung hat noch keine gesicherten Zahlen zu den Investitionskosten erhalten. Nach dem Wegfall des Transrapid ergab sich auch für die zweite S-Bahn-Stammstrecke die Notwendigkeit, Anpassungen zu prüfen. Dies verzögerte die Fertigstellung der Entwurfsplanung für den Planfeststellungsabschnitt 3. Gesicherte Zahlen zu den Investitionskosten setzen jedoch den Abschluss der Entwurfsplanung voraus. Diese wird nunmehr für die zweite Jahreshälfte 2009 erwartet.

Zu 6.:

Trotz ihrer Kürzung stehen weiterhin Regionalisierungsmittel für die zweite Stammstrecke zur Verfügung. Der freistaatliche Anteil muss aus diesen, gemeinsam mit höheren Mitteln aus Landes-GVFG und FAG, geleistet werden. Die Entscheidung über die Finanzierung obliegt jedoch letztlich dem Landtag.