

## 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 XVI)

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. Von daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Aus welchem Grund unterzieht die Staatsregierung zwar „mitgeteilte Kostensteigerungen einer zeitaufwendigen Prüfung auf ihre Plausibilität“ (zitiert aus Antwort zu Frage 3 in Stammstrecke IX), nicht jedoch die ursprünglichen Kostenansätze?
2. Hält es die Staatsregierung für ein seriöses Vorgehen, einen Kostenansatz von gut 500 Millionen Euro der Auswahl einer Variante zugrunde zu legen, wenn dann die Kostensätze innerhalb weniger Jahre auf bis zu über 1,8 Milliarden Euro ansteigen und die Staatsregierung die Steigerung von gut 800 Millionen Euro auf mehr als 1,5 Milliarden Euro als „eher vorhersehbar“ bezeichnet?
3. Meint die Staatsregierung mit der Formulierung der Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke IX, „beruhen die vorherigen Kostensteigerungen jeweils zum Großteil auf einer immer weiteren Vertiefung der Planung und waren insofern sehr viel eher vorhersehbar“, dass die zweite S-Bahn-Röhre von Vertiefung zu Vertiefung der Planung in immer größerer Tiefe geplant wurde (von ursprünglich 20 Meter auf dann 40 Meter)?
4. Wie hoch waren die in Frage 5 in Stammstrecke IX genannten „eingetretenen Kostensteigerungen“ bei den netzergänzenden Maßnahmen konkret?

5. Wie hoch waren die in Frage 5 in Stammstrecke IX genannten „eingetretenen Kostensteigerungen“ bei der Station Marienhof konkret?
6. In welcher Größenordnung erhöhten sich die Ansätze für die „Gebühren für die Bauleistungs- und Haftpflichtversicherung“?

## 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.:

Die gesamten Planungen einschließlich aller Kostenansätze werden von der Staatsregierung im Rahmen des Möglichen auf Plausibilität überprüft.

Zu 2.:

Ja. Es entspricht den Erfahrungen, dass mit zunehmender Tiefe der Planung Kostensteigerungen auftreten können, da die Ansätze der Vorplanung bspw. für Leit- und Sicherungstechnik oder Baulogistik sich während der Entwurfsplanung bei vielen Vorhaben als zu niedrig erweisen. Dennoch ist die Einteilung der Leistungsphasen nach HOAI sinnvoll, um in der Tiefe abgestufte Planungen zu ermöglichen. Die Kostenentwicklung bei Eisenbahninfrastrukturprojekten war in den letzten Jahren außerdem stark durch die Entwicklung auf den Rohstoffmärkten beeinflusst. Die Preise für die im Eisenbahnbau häufig verwandten Rohstoffe Betonformstahl und Kupfer bspw. haben sich zwischen 2000 und 2008 verdoppelt.

Zu 3.:

Nein, natürlich nicht. Mit „Vertiefung der Planung“ meint die Staatsregierung, dass die Detailkenntnisse mit Fortschritt der Planungen zunehmen. Dieser kontinuierliche Erkenntnisgewinn wird durch die Abstufung der Planungsphasen nach HOAI auch bezweckt.

Zu 4.:

Zu Beginn der Planungen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke wurden 20 netzergänzende Maßnahmen für notwendig erachtet. Hierfür wurden Kosten in Höhe von rund 200 Mio. EUR geschätzt. Im Zuge des laufenden Planungsprozesses wurden in mehreren Iterationsschritten Notwendigkeit sowie Art und Umfang der netzergänzenden Maßnahmen überprüft. Über diese Iterationen haben sich die nach dem aktuellen Stand der Planungen erforderlichen Maßnahmen ergeben. Die DB ProjektBau hat jedoch für alle 20 netzergänzenden Maßnahmen eine Vorplanung durchgeführt. Die Ergeb-

nisse zeigen, dass für alle netzergänzenden Maßnahmen Kosten von rund 376 Mio. EUR zu erwarten wären.

Zu 5.:

Die in der Beantwortung der Frage 5 der Schriftlichen Anfrage „Stammstrecke IX“ genannten Kostensteigerungen bei der Station Marienhof betragen für den in Bezug genommenen Zeitraum rund 37 Mio. €. Grund hierfür waren genauere Kenntnisse der Geologie mit den daraus resultierenden Anforderungen an die Bautechnik, vertiefte Untersuchungen hinsichtlich der U-Bahn-Querung sowie verschärfte Anforderungen an den Brandschutz.

Zu 6.:

Die europaweite Ausschreibung der Versicherungsleistung für die zweite S-Bahn-Stammstrecke ergab einen um den Faktor 3,4 höheren Prozentsatz als ursprünglich angenommen.