

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 XX)

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. 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? (Diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke XIV gestellt worden, konnte jedoch von der Staatsregierung zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Anfrage noch nicht beantwortet werden.)
2. In welchen Straßen und an welchen Plätzen wird es nach Ansicht der Staatsregierung durch das Einrammen von Spundwänden zu spürbaren Erschütterungen kommen? (Diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke XIV gestellt worden, konnte jedoch von der Staatsregierung zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Anfrage noch nicht beantwortet werden.)
3. In welchen Straßen und an welchen Plätzen wird es nach Ansicht der Staatsregierung durch die Arbeiten der Tunnelbohrmaschine zu spürbaren Erschütterungen kommen? (Diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke XIV gestellt worden, konnte jedoch von der Staatsregierung zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Anfrage noch nicht beantwortet werden.)
4. In welchen Straßen und an welchen Plätzen ist nach An-

sicht der Staatsregierung mit Gebäudeschäden durch Setzungen infolge von Bau und Betrieb der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu rechnen? (Diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke XIV gestellt worden, konnte jedoch von der Staatsregierung zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Anfrage noch nicht beantwortet werden.)

5. Wie lange und an welchen Stellen konkret ist mit Belastungen durch den Bau von Rettungsschächten sowie von Pegel- und Abpumpschächten zu rechnen? (Diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke XIV gestellt worden, konnte jedoch von der Staatsregierung zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Anfrage noch nicht beantwortet werden.)
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? (Diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke XIV gestellt worden, konnte jedoch von der Staatsregierung zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Anfrage noch nicht beantwortet werden.)

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 18.02.2009

Die 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.:

Im Bereich der angeführten Plätze und Straßen befinden sich nach derzeitigem Planungsstand die offenen Baustellen der geplanten Station „Ostbahnhof tief“ unter dem Orleansplatz und ein Rettungsschacht am Bordeauxplatz. Mit Beeinträchtigungen durch den Stationsbau ist phasenweise und mit unterschiedlicher Intensität während der gesamten Bauzeit zu rechnen. Durch entsprechende Maßnahmen wie z. B. Dekkelbauweise und optimierte Verkehrs- und Logistikplanung werden die Beeinträchtigungen soweit wie möglich reduziert. Für den Bau des Rettungsschachtes und -stollens ist mit Beeinträchtigungen über ca. 1,5 Jahre mit Unterbrechungen zu rechnen.

Zu 2., 3. und 4.:

Auf diese Fragen wurde nach Ansicht der Staatsregierung durch die Antworten zu den Fragen 2, 3 und 4 der Schriftlichen Anfrage „Stammstrecke XIV“ bereits erschöpfend eingegangen. Den damaligen Ausführungen ist zum derzeitigen Planungsstand nichts hinzuzufügen.

Zu 5.:

Ergänzend zu den Ausführungen zu Frage 5 aus der Schriftlichen Anfrage „Stammstrecke XIV“ ist anzumerken, dass eine Grundwasserhaltung nur im Bereich der offenen Bauweise und der Verkehrstunnel und Rettungstollen in Spritzbetonbauweise erforderlich wird. Da geplant ist, lediglich den Südast ab dem Orleansplatz in Spritzbetonbauweise aufzufahren, der ab dort zudem größtenteils unter den Gleisanlagen der Deutschen Bahn verläuft, reduzieren sich die Belastungen aus Bau und Betrieb der Grundwasser-Brunnen erheblich gegenüber der ursprünglichen Planung. Im Übrigen können für die Grundwasser-Brunnen in der jetzigen Planungsphase keine konkreten Stellen benannt, sondern allenfalls Korridore angenommen werden, innerhalb derer die Grundwasser-Brunnen, abhängig vom Absenkungserfolg in der Ausführung, ggfs. verdichtet werden müssen.

Zu 6.:

Hierzu wird die Vorhabensträgerin Deutsche Bahn genaue Kartierungen im öffentlichen Planfeststellungsverfahren vorlegen. Die zu rodenden Gehölze werden durch Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden.