

Schriftliche Anfrage

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

vom 14.08.2009

Ungereimtheiten und Widersprüche in Verlautbarungen der Staatsregierung zum Projekt zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke (Stammstrecke XXVI)

Aus aktuellen Verlautbarungen von Staatsregierung wie auch von Vertretern der DB AG zum Projekt zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke ergeben sich laufend neue Ungereimtheiten und Widersprüchlichkeiten. Vor allem Verkündigungen zum Zeithorizont für Planungs- und Genehmigungsschritte und für die Realisierung entpuppen sich m. E. bereits nach kurzer Zeit immer wieder als nicht haltbarer Unfug. Aus einschlägigen Fehlleistungen scheinen hier weder Staatsregierung noch DB AG etwas gelernt zu haben. Über Jahre hinweg wurde behauptet, mit dem Bau der zweiten Röhre würde 2006 begonnen werden, in Betrieb genommen werden könne die neue Strecke dann im Jahr 2010. Bereits heute schon wieder Makulatur ist die Behauptung von Verkehrsminister Zeil mit Presseerklärung vom 24. März 2009, bis zum Spätsommer 2009 die „endgültige Festlegung der Streckenführung“ zu treffen, oder die Erklärung des Vertreters der Staatsregierung gegenüber dem Wirtschaftsausschuss des Landtages am 28. Mai 2009, die Plangenehmigung für den Planfeststellungsabschnitt 2 werde im zweiten Quartal 2009 erteilt. In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Für wie realistisch hält die Staatsregierung mittlerweile die in einer Pressemitteilung der Staatskanzlei vom 24. März 2009 wiedergegebene Aussage von Verkehrsminister Zeil, die Entscheidung über die Streckenführung der zweiten Stammstrecke werde endgültig im Spätsommer 2009 getroffen?
2. a) Wann ist nach Einschätzung der Staatsregierung jetzt mit Erteilung der Genehmigungen für den ersten und für den zweiten Planfeststellungsabschnitt (die entsprechenden Aussagen der Staatsregierung vom 28. Mai 2009 zum diesbezüglichen Zeithorizont sind überholt, damals wurde beispielsweise die Genehmigung für den zweiten Planfeststellungsabschnitt für das zweite Quartal 2009 angekündigt) zu rechnen?
b) Wann werden nach Kenntnis der Staatsregierung die Pläne für den dritten Planfeststellungsabschnitt vorgelegt?
3. Hält die Staatsregierung weiterhin die Aussage für realistisch, dass noch im Jahr 2010 mit dem Bau der zweiten Stammstrecke begonnen wird, so wie dies der Ver-

treter der Staatsregierung noch am 28. Mai 2009 gegenüber dem Landtag kundgetan hat?

4. Hält die Staatsregierung weiterhin das Ziel für realistisch, bis Oktober 2009 könnten dem Kabinett, dem Landtag und dem Münchner Stadtrat die Entscheidungsgrundlagen für den Bau der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke wie auch für eine neue beschleunigte Flughafen-Anbindung mit dem SPNV geliefert werden?
5. Trägt die Staatsregierung das Ansinnen mit, bereits vor Erteilung der Genehmigung für alle drei Planfeststellungsabschnitte mit dem Bau der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke beginnen zu wollen, so wie dies vom Vertreter der DB AG gegenüber dem Münchner Stadtrat am 25. März 2009 wie auch vom Vertreter der Staatsregierung im Bericht im Wirtschaftsausschuss des Landtages am 28. Mai 2009 geäußert wurde?
6. Was hat die Verantwortlichen für die Planung bewogen, jetzt doch den Abzweig Westkreuz wieder realisieren zu wollen, nachdem die Staatsregierung am 04.02.08 und am 27.05.08 erklärte, diese Maßnahme, ursprünglich vorgesehen als eine der sogenannten netzergänzenden Maßnahmen, sei verzichtbar?
7. Mit welchen Mengen an cyanidhaltigem Material wird gerechnet beim Aushub/Aufbruch für die zweite S-Bahn-Röhre, so wie sie von DB AG und Staatsregierung aktuell vorgesehen ist, und welche Entsorgungskosten sind hier angesetzt?
8. Wie groß sollen die Kapazitäten der Express-Aufzüge je Stunde sein, die für den Hauptbahnhof geplant sind?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 06.10.2009

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-Bahangebot entgegenzusetzen zu können.

Aussagen zum zeitlichen Ablauf des Planungs- und Genehmigungsverfahrens sind nur Prognosen. Dass diese Prognosen quartalsgenau eintreten, kann angesichts der Komple-

xität der Planung und der Abhängigkeit des Genehmigungsverfahrens von äußeren Einflüssen nicht erwartet werden. Daher ist der Vorwurf des Abgeordneten Dr. Runge, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 2 entgegen der Aussage der Staatsregierung nicht im zweiten Quartal 2009 erteilt worden sei, angesichts dessen Erlasses Ende August 2009 nicht nachvollziehbar. Auch der Vorwurf, die Zusage, eine endgültige Festlegung der Streckenführung werde bis zum Spätsommer 2009 erfolgen, sei nicht eingehalten worden, ist angesichts der dem Abgeordneten Dr. Runge bekannten Entwicklung, dass im Juni 2009 eine nochmalige vergleichende Untersuchung zwischen zweitem Stammstrecken-Tunnel und Südring-Ausbau in Auftrag gegeben worden ist, unverständlich.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die Entscheidung über die Streckenführung der zweiten Stammstrecke ist an das Vorliegen von zwei Voraussetzungen geknüpft. Zum einen müssen die Ergebnisse der im Juni 2009 beauftragten vergleichenden Untersuchung unter Einbeziehung des Südrings abgewartet werden. Diese Ergebnisse werden voraussichtlich Ende Oktober/Anfang November 2009 vorliegen. Zum anderen sind, da die S-Bahn absehbar das Rückgrat einer verbesserten Schienenanbindung des Flughafens aus der Münchner Innenstadt bleiben wird, bei der Entscheidung auch die Ergebnisse des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München zu berücksichtigen, welche Mitte November 2009 erwartet werden. Eine Entscheidung, die ohne Einbeziehung der Ergebnisse der genannten Gutachten erfolgen würde, stünde nicht in Einklang mit einer vorausschauenden, vorhabensübergreifenden und ökonomischen Verkehrspolitik. Die in der Pressemitteilung der Staatskanzlei vom 24. März 2009 wiedergegebene Aussage von Verkehrsminister Zeil erfolgte in der Erwartung, dass die Ergebnisse des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München bis Spätsommer 2009 vorliegen würden. Der Abschluss des Gutachtens verzögerte sich jedoch aufgrund des umfangreicher als erwartet ausgefallenen Untersuchungsaufwands in Phase III des Gutachtens. Die Beauftragung der vergleichenden Untersuchung unter Einbeziehung des Südrings war im März 2009 noch nicht absehbar.

Zu 2.:

a) Die Genehmigung für den zweiten Planfeststellungsabschnitt wurde am 24. August 2009 erlassen und der Deutschen Bahn als Vorhabensträgerin am 8. September 2009 vom Eisenbahn-Bundesamt übergeben. Die Genehmi-

gung für den ersten Planfeststellungsabschnitt wird Mitte 2010 erwartet.

b) Die geänderten Planunterlagen für den dritten Planfeststellungsabschnitt sollen nach Kenntnis der Staatsregierung Anfang 2010 ins Planfeststellungsverfahren eingebracht werden.

Zu 3.:

Die Staatsregierung hält es weiterhin für realistisch, dass mit dem Bau von Vorabmaßnahmen für die zweite Stammstrecke Ende 2010 begonnen werden kann.

Zu 4.:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Zu 5.:

Ein abschnittsweiser Baubeginn für die zweite Stammstrecke bereits vor Vorliegen aller Planfeststellungsbeschlüsse wird von der Staatsregierung ausdrücklich befürwortet. Andernfalls würde eine Realisierung des Vorhabens bis zu eventuellen Olympischen Winterspielen 2018 in München unmöglich.

Zu 6.:

Den Grundsätzen einer sorgfältigen Planung folgend wurden mit der Anpassung des zweiten Stammstrecken-Tunnels im Zuge der sog. Variante „Haidhausen 3“ auch die Angebotskonzepte für die S-Bahn überarbeitet. Die neuen Zeitlagen der S-Bahn-Trassen im Bereich Westkreuz erfordern für eine gute Qualität in der Betriebsabwicklung den niveaufreien Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz. Für die Angebotskonzepte der zuvor verfolgten Planungsvarianten der 2. S-Bahn-Stammstrecke („Haidhausen 1“, „Haidhausen 2.2“) wurde die betriebliche Notwendigkeit des niveaufreien Ausbaus der Abzweigstelle Westkreuz hingegen nicht nachgewiesen.

Zu 7.:

Die Analysen der durchgeführten Aufschlussbohrungen für die zweite S-Bahn-Stammstrecke haben keine Cyanid-Gehalte über der Nachweisgrenze (0,5 mg/kg im Feststoff bzw. 0,01 mg/L im Eluat) ergeben. Da somit keine abfallrechtlich relevanten Konzentrationen an Cyanid erwartet werden, sind in den angesetzten Entsorgungskosten keine für cyanidhaltiges Material enthalten.

Zu 8.:

Jeder der geplanten zehn Schnellaufzüge im zentralen Aufgang der Station „Hauptbahnhof Bahnhofplatz Tief“ weist eine Beförderungskapazität von rd. 780 Personen/h auf. Insgesamt ist also eine Beförderungskapazität von 7.800 Personen/h vorgesehen.