

Schriftliche Anfrage

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

vom 13.01.2012

2. Münchner S-Bahn-Röhre – voraussichtliche Kosten und mögliche Finanzierung 3 (Stammstrecke XLIV)

Im Mai 2001, also vor bald elf Jahren, haben sich die Spitzen der Landeshauptstadt München und die Bayerische Staatsregierung auf die 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke in konkreter Form, d. h. als Röhre eng parallel geführt zur bisherigen Stammstrecke mit nur ganz wenigen Halte-/Verknüpfungspunkten festgelegt. Seitdem kämpfen wir, die GRÜNEN im Bayerischen Landtag, wie wir meinen bei tiefer inhaltlicher Befassung und mit guten Gründen, gegen die 2. Röhre und für die Realisierung zielführender Alternativen.

In unseren Augen stünde der Nutzen des Projektes in keinem tragbaren Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe. Die Zahl der Fahrgäste, die von der Straße aufs Gleis gebracht werden könnten, hält sich in überschaubarer Größenordnung. Zur Entlastung der alten Stammstrecke gibt es deutlich günstigere und schneller realisierbare Lösungen. Für Zigtausende von Fahrgästen würde es mit der 2. Röhre aufgrund der Streckenführung und der geringen Zahl der Halte- und Verknüpfungspunkte zu massiven Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen und Taktausdünnungen kommen. Ja, die Realisierung der 2. Röhre würde das definitive Aus für den jahrzehntelang versprochenen 10-Minuten-Takt bedeuten. Weiteres Argument gegen das Vorhaben ist, dass das Brandschutz- und das Sicherheitskonzept gravierende Mängel aufweisen.

Auch haben wir uns immer wieder erlaubt, auf gravierende Schieflagen und Widersprüchlichkeiten im Hinblick auf die Finanzierung des Projektes hinzuweisen. Bereits jetzt liegt die offizielle Kostenschätzung für die 2. S-Bahn-Röhre bei deutlich über zwei Milliarden Euro, weitere Kostensteigerungen liegen auf der Hand. Zum einen würden, im Falle einer Realisierung, die Gelder in Milliardenhöhe dann zur Finanzierung und Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern, so auch in München und der Region fehlen. Zum anderen war es seit vielen Jahren kein Geheimnis, dass das bislang vorgetragene Finanzierungskonzept alles andere als seriös und belastbar war und ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Für welches Jahr bzw. welches Jahrzehnt rechnet die Staatsregierung mit der Erlangung des Baurechts, nach-

dem der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses des Bayerischen Landtags erklärt hatte, für das Jahr 2012 sei die Erlangung des Baurechts nicht zu erwarten?

2. Welche waren die „kostenträchtigen Beschleunigungsmaßnahmen“, auf deren Verzicht sich die DB AG und die Staatsregierung laut des für den SPNV zuständigen Abteilungsleiters im Bayerischen Wirtschaftsministerium geeinigt haben, und um wie viel Geld hätte die Realisierung dieser Maßnahmen das Projekt verteuert?
3. Welche sind die „zwei weiteren netzergänzenden Maßnahmen“, die zur neuerlichen Steigerung der geschätzten Kosten für das Projekt einer zweiten Röhre für die Münchner S-Bahn beitragen, und wie hoch sind die hierfür angesetzten Kosten?
4. Wie verträgt sich die einer Sprecherin aus dem Bayerischen Wirtschaftsministeriums zuzuordnende Aussage, *es sei seit Langem bekannt, dass sich die Kosten durch die längere Bauzeit nach der Olympia-Absage für München erhöht hätten, mit der kurz zuvor aus dem gleichen Hause zu vernehmenden Ansage, „erlaubt uns, auf kostenträchtige Beschleunigungsmaßnahmen zu verzichten“?*
5. Weshalb wurde im Bericht der Staatsregierung zu den *Infrastrukturvorhaben für den Schienenverkehr in der Region München ...* vom 20.09.2011 zum Antrag der GRÜNEN im Bayerischen Landtag vom 29.03.2011 auf das GVFG-Bundesprogramm 2010-2014 und nicht auf das aktuelle GVFG-Bundesprogramm (2011-2015) und die darin enthaltenen Planungen, Zahlen und Ansätze eingegangen, obwohl dieses bereits im August 2011 veröffentlicht worden war?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 20.03.2012

Zu 1.:

Die noch ausstehenden Beschlüsse in den Planfeststellungsverfahren erwartet die Deutsche Bahn zeitnah im Nachgang zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum Planfeststellungsabschnitt 2. Der Entscheidungstermin steht noch nicht fest. Entsprechend der üblichen Verfahrensdauer könnte er gegen Jahresende 2012 liegen.

Zu 2.:

Für eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke bis zu möglichen Olympischen Winterspielen 2018 in München wären

im Bereich der Planungen und des Baus Beschleunigungsmaßnahmen notwendig gewesen. Im Bereich der Planungen wären Mehrkosten unter anderem bei den Bauherrenvertretungen DB Netz und DB Station und Service (real +1,8 Mio. €) sowie bei DB Projektbau (real +3,5 Mio. €) erforderlich geworden. Zusätzliche Kosten für einen beschleunigten Bauablauf wären unter anderem beim Roh- und Ausbau der Stationen (real +35,5 Mio. €), bei der festen Fahrbahn (real +1 Mio. €) sowie beim 24-h-Baubetrieb (real +17,8 Mio. €) erforderlich geworden.

Zu 3.:

Der Umfang des Projekts 2. Stammstrecke einschließlich netzergänzenden Maßnahmen ist unverändert.

Zu 4.:

Durch die für 2019 geplante Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke ergaben sich Änderungen bei einzelnen Kostenpositionen. Einerseits entfallen die Kosten zur Beschleunigung des Bauablaufs, die wegen der Olympischen Spiele nötig waren. Andererseits steigen die nominalisierten Kosten aufgrund der Dynamisierung auf den späteren Inbetriebnahmzeitpunkt 2019 an. Beide Effekte neutralisieren sich weitgehend, sodass die Nominalkosten unverändert rund zwei Milliarden Euro betragen.

Zu 5.:

In dem genannten Bericht wurde der Sachstand unter den aktuellen Rahmenbedingungen dargelegt. Im Titel des Landtagsbeschlusses wurde das „GVFG-Bundesprogramm 2010-2014“ genannt. Der Titel wurde unverändert übernommen.