

**Anfrage „Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke IX, X, XI, XII, XIII, XIV)“
der bayerischen Landtagsabgeordneten Dr. Martin Runge und Dr. Christian Magerl
(Fraktion „Bündnis 90 / Die Grünen“) vom 04.04.2008**

Antwort der Bayerischen Staatsregierung
(Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)

*Kommentar von Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz
München, den 27.07.2008*

Zweite S-Bahn-Stammstrecke

- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke IX)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke X)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XI)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XII)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XIII)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XIV)**

Stammstrecke IX

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke IX)

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 als 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.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf das Vorwort:

„Sehr geehrter Herr Präsident,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei. 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.

Für den Planfeststellungsabschnitt 3 (PFA 3) östlich der Isar, welcher zur Verringerung der Kosten bei gleichzeitiger Steigerung des Nutzens des Gesamtvorhabens aktuell eine geänderte Trassenführung erhält, werden derzeit die Planungen für die Leistungsphasen 3 und 4 erarbeitet. Da bereits aus den ursprünglichen Planungen zum PFA 3 umfangreiche Erkenntnisse zum Baugrund vorliegen, sind die aktuell von der Deutschen Bahn gemachten Aussagen zu den Investitionskosten auch für diesen Abschnitt ziemlich robust. Dennoch werden gesicherte Zahlen, die auch dem derzeit mit der Deutschen Bahn verhandelten Bau- und Finanzierungsvertrag zugrunde gelegt werden können, erst für Spätsommer 2008 erwartet.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:“

Frage 1:

Wie soll der freistaatliche Finanzierungsanteil gewährleistet sein vor dem Hintergrund der massiven Kürzung der Regionalisierungsmittel, welche wiederum die Staatsregierung bisher immer als essentiell für die Finanzierung der zweiten Stammstrecke bezeichnet hat? (diese Frage war wortgleich mit der Anfrage Stammstrecke VIII gestellt, wurde von der Staatsregierung jedoch nicht beantwortet)

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Auf Grundlage der derzeitigen Kostenschätzungen der Vorhabensträgerin Deutsche Bahn ist mit Gesamt-Investitionskosten von 1,64 Mrd. € zu rechnen, davon ca. 1,33 Mrd. € zuwendungsfähige Baukosten und 0,28 Mrd. € Planungskosten. Von den Planungskosten sind 61 Mio. € auf Grundlage einer mehrfach ergänzten Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn bereits zugewendet. Der zu erwartende Finanzierungsanteil des Freistaats beträgt demnach ca. 750 Mio. €. Dieser Betrag soll - auf 13 Jahresscheiben verteilt - aus Regionalisierungs-, Landes-GVFG- und FAG-Mitteln gewährt werden. Die Hauptlast der Finanzierung wird nicht aus Regionalisierungsmitteln bestritten werden. Die Entscheidung über die zeitgerechte Bereitstellung der Mittel bleibt im übrigen dem Ministerrat und dem Landtag vorbehalten.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Aus den Ausführungen der Bayerischen Staatsregierung ergibt sich, dass der zweite S-Bahntunnel in direkter Konkurrenz zu anderen wichtigen Baumaßnahmen des ÖPNV steht. So werden beispielsweise die Zuschüsse des Freistaats Bayern zum Bau von Straßenbahnen und U-Bahnen auch aus Landes-GVFG- und FAG-Mitteln bezahlt. Da zudem die Ausweitung des Fahrplanangebotes aus Regionalisierungsmitteln bezahlt wird, entsteht ein Interessenskonflikt zwischen der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke und der Verbesserung des Zugangebotes.

Frage 2:

Welcher Betrag des freistaatlichen Finanzierungsanteiles soll aus BayGVFG-Mitteln, welcher Betrag soll aus Regionalisierungsmitteln und welcher Betrag soll aus FAG-Mitteln bestritten werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Frage, welche exakten Beträge aus welchem Finanztopf zu finanzieren sein werden, kann erst dann abschließend entschieden werden, wenn gesicherte Kostenschätzungen auch für den PFA 3 vorliegen. Überschlägig ist derzeit vorgesehen, ungefähr gleiche Anteile an der Finanzierung aus Landes-GVFG- und Regionalisierungsmitteln zu bestreiten, einen etwas größeren Anteil aus FAG-Mitteln.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Damit fehlen mehrere hundert Millionen Euro für andere Infrastrukturmaßnahmen sowie für eine Ausweitung des Regionalzugverkehrs in ganz Bayern, was die Bayerische Staatsregierung bisher stets bestritten hat.

Frage 3:

Aus welchem Grund wurde die von der DB AG im Sommer 2006 der Staatsregierung erklärte Kostensteigerung um weitere gut 200 Millionen Euro erst etwa ein Jahr später dem Bayerischen Landtag verkündet?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die der Staatsregierung von der DB AG im Sommer 2006 mitgeteilten Kostensteigerungen wurden zunächst einer zeitaufwendigen Prüfung auf ihre Plausibilität unterzogen. Danach erarbeiteten Staatsregierung, Bayerische Eisenbahngesellschaft und DB die im Dezember 2007 der Öffentlichkeit vorgestellte Neukonzeption für den PFA 3. Die Staatsregierung wollte damit vermeiden, keine ernstzunehmende Alternativlösung für die dringend benötigte zweite Innenstadtquerung vorschlagen zu können.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Das Vorgehen der Bayerischen Staatsregierung ist methodisch falsch, weil die Bayerische Staatsregierung irrtümlicherweise annimmt, dass der Bau des zweiten S-Bahntunnels zwingend notwendig sei.

Frage 4:

Inwieweit waren die vorherigen Kostenerhöhungen (2000: 537 Mio. Euro Ergänzungsuntersuchung S-Bahn, 2001: 583 Mio. Euro Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring / Zweiter S-Bahn-Tunnel, 2002: 899 Mio. Euro Vertiefende Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke, März 2005: 1.300 Mio. Euro (davon 200 Mio. Euro für netzergänzende Maßnahmen) Aussagen DB ProjektBau und BaySTMWIVT, Sommer 2005: 1.539 Mio. Euro, Sommer 2006: 1.850 Mio. Euro (Aussage der DB AG von Mitte 2006, von Minister Huber im Juli 2007 im Landtag kundgetan) anders als die in Frage 2 angesprochene Kostensteigerung, die nach Aussage der Staatsregierung „in ihrer Höhe zuvor nicht vorhersehbar war“, in ihrer Höhe vorhersehbar?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Im Gegensatz zu der in Frage 3 angesprochenen Kostensteigerung beruhten die vorherigen Kostensteigerungen jeweils zum Großteil auf einer immer weiteren Vertiefung der Planung und waren insofern sehr viel eher vorhersehbar. Die in Frage 3 angesprochene Kostensteigerung trat hingegen erst nach Abschluss der Entwurfsplanung auf.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Wenn eine Kostensteigerung von 583 Mio. Euro auf 1.539 Mio. Euro bereits vorhersehbar war, dann ist es Betrug, in der vergleichenden Untersuchung zwischen der Errichtung des S-Bahnsüdrings und dem Neubau des zweiten S-Bahntunnels als Entscheidungsgrundlage für den Ausschluss des S-Bahnsüdrings den Kostenansatz von 583 Mio. Euro anstatt der vorhersehbaren 1.539 Mio. Euro für den zweiten S-Bahntunnel zu verwenden.

Frage 5:

Wo und in welcher Größenordnung sind die „eingetretenen Kostensteigerungen“ noch entstanden, abgesehen von „der Einführung der Strecke in den Ostbahnhof und den darauf beruhenden Folgemaßnahmen“?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die Kostensteigerungen traten insbesondere bei den Netzergänzenden Maßnahmen, der Station Marienhof und aufgrund einer Erhöhung der Gebühren für die Bauleistungs- und Haftpflichtversicherung auf.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Vergleicht man das Vorgehen der Bayerischen Staatsregierung beim zweiten S-Bahntunnel mit demjenigen beim Transrapid, so fällt auf, dass die Bayerische Staatsregierung versucht, bereits vorhersehbare Kostensteigerungen solange wie nur irgendwie möglich vor der Öffentlichkeit unter Verschluss zu halten.

Frage 6:

Hält die Staatsregierung vor dem Hintergrund der zahlreichen Einwendungen im Planfeststellungsverfahren zur Zweiten S-Bahn-Röhre an ihrer Aussage fest, der Ausbau des Bahn-Südringes hätte „bei annähernd gleichen Baukosten eine erheblich größere Drittbetroffenheit ausgelöst“?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Es gibt auch nach Durchführung der Planfeststellungsverfahren keinen Anlass, die in den vorangegangenen vergleichenden Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse anders zu bewerten. Die Gegenüberstellung ergab, dass ein zweiter Innentunnel in der Gesamtabwägung aller Kriterien größere Vorteile aufweist als der Ausbau des Südringes. Besonderer Vorteil des zweiten Innentunnels ist, dass er geringere Drittbetroffenheiten als der Ausbau des Südrings auslöst. Denn den überschaubaren Risiken der zu erwartenden Eigentumseingriffe im Tunnelbereich stehen gravierende Eigentumseingriffe und Probleme der Umweltverträglichkeit bei der Variante Südring gegenüber. Eine Südringvariante würde teilweise den Rückbau von privaten und öffentlichen Gebäuden am Ostbahnhof und entlang der Reifenstuel- und Lagerhausstraße erfordern. Daneben würde sie aufgrund der Lärmentwicklung die Errichtung von Lärmschutzwänden bedingen sowie durch die Errichtung einer zusätzlichen Isarbrücke ein FFH-Gebiet beeinträchtigen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Die Aussage der Bayerischen Staatsregierung, die Erkenntnisse zur Drittbetroffenheit hätten sich vor und nach der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den zweiten S-Bahntunnel nicht verändert, ist falsch, da aufgrund massiver Einwendungen der Anwohner der Kirchenstraße in München-Haidhausen der Antrag zur Planfeststellung zum Abschnitt 3 zurückgezogen wurde.

Die Ausführungen der Bayerischen Staatsregierung zur Drittbetroffenheit beim S-Bahnsüdring können sich nur auf den Vollausbau (durchgehender viergleisiger Ausbau) beziehen.

Ein Teilausbau des Südrings, wie von Baumgartner/Kantke/Schwarz im April 2007 der Öffentlichkeit vorgestellt, würde sämtliche in der Antwort auf Frage 6 von der Bayerischen Staatsregierung aufgeführten Nachteile vermeiden (keine Gebäudeabrisse, keine Grundstücksenteignungen, kein Eingriff in die Isarauen etc.).

Frage 7:

Wie begründet die Staatsregierung ihre Behauptung „der Ausbau des Südrings sei „bei objektiver Betrachtungsweise keine ernstzunehmende Alternative“ angesichts der Tatsache, dass entsprechend der Ergebnisse der Vergleichenden Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring / Zweiter S-Bahn-Tunnel aus dem Jahr 2001 der Mehrverkehr beim Südringausbau annähernd dem beim Bau der zweiten S-Bahn-Röhre entsprechen würde?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Gemäß der vergleichenden Untersuchung aus dem Jahre 2001 läge der Mehrverkehr beim Ausbau des Südrings um fast 15 % unter dem durch den zweiten S-Bahn-Tunnel zu generierenden Mehrverkehr. Die Betrachtung des zu generierenden Mehrverkehrs alleine ist jedoch nicht zielführend. Zwei der Hauptziele, die mit der zweiten Innenstadtquerung verfolgt werden, sind die Verbesserung der Betriebsqualität auf der bestehenden Stammstrecke und die Schaffung einer Möglichkeit zur Umfahrung des Ostbahnhofs im Störfall. Beides wäre durch den Südringausbau nicht zu erreichen. Denn eine Verbesserung der Betriebsqualität ist nur durch eine Entlastung der bestehenden Stammstrecke erreichbar. Gemäß der vergleichenden Untersuchung aus dem Jahre 2001 ist durch den Südringausbau jedoch nur ein Drittel der Entlastungswirkung zu erzielen, welche durch einen zweiten Innentunnel erreichbar ist. Die Zugzahlen auf der bestehenden Stammstrecke würden nur um 10 % reduziert. Eine Umfahrung des Ostbahnhofs im Störfall wäre ebenfalls nicht möglich. Schon deshalb würde der Südringausbau den mit einer zweiten Innenstadtquerung verfolgten Zweck bei objektiver Betrachtungsweise nicht erreichen. Dazu treten die in der Antwort zu Frage 6 aufgezählten Nachteile..

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Die Betriebsstabilität ergibt sich aus dem Gesamtsystem aus Zugbetrieb, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur. Seitens der Infrastruktur zählen hierzu insbesondere die Wechselwirkungen mit dem weiteren Bahnverkehr im Außenbereich, die Beseitigung eingleisiger Abschnitte, die Umgestaltung höhengleicher in höhenfreie Kreuzungen, die Verbesserung der Zugsicherungstechnik nebst der Realisierung neuer Stellwerke ohne Schnittstellenproblematik. Deshalb ist die Fokussierung der Bayerischen Staatsregierung auf den zweiten S-Bahntunnel weder optimal noch zielführend.

Interessant ist, dass die Bayerische Staatsregierung in der ursprünglichen Konzeption der zweiten S-Bahnstammstrecke eine Mitbenutzung der bereits bestehenden Bahnsteiggleise am Ostbahnhof für die Züge der Relation Marienhof (neue Stammstrecke) – Giesing ohne eine Ausweitung der Gleiskapazität vorgesehen hat.

Zudem unterstellt die Bayerische Staatsregierung irrtümlich, dass bei Betriebsstörungen im Ostbahnhof eine Umfahrung desselben zwingend sei; stattdessen ist es von entscheidender Bedeutung, die zahlreichen Umsteigevorgänge am Ostbahnhof auch bei Betriebsstörungen durch eine ausreichend großzügige Bemessung der Gleiskapazität weitgehend aufrechtzuerhalten.

Die Bayerische Staatsregierung favorisiert eine Reduzierung der Zugzahlen auf der bestehenden Stammstrecke und erzwingt damit zusätzliche Umsteigevorgänge in den Knotenbahnhöfen. Die dadurch entstehenden längeren Fahrgastwechselzeiten stehen einer Verbesserung der Betriebsstabilität diametral entgegen.

Stammstrecke X

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke X)

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 als 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.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf das Vorwort:

„Sehr geehrter Herr Präsident,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei.

Für den Planfeststellungsabschnitt 3 (PFA 3) östlich der Isar, welcher zur Verringerung der Kosten bei gleichzeitiger Steigerung des Nutzens des Gesamtvorhabens aktuell eine geänderte Trassenführung erhält, werden derzeit die Planungen für die Leistungsphasen 3 und 4 erarbeitet.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:“

Frage 1:

Was veranlasst Frau Ministerin Müller zu der Behauptung, die Verlängerung der jetzt geschätzten Bauzeit gegenüber der noch vor wenigen Jahren von der Staatsregierung verkündeten Bauzeit sei vor allem auf „die Festlegung auf ein zentrales Zugangsbauwerk für die unterirdische Station Hauptbahnhof, die einen größeren Eingriff in den Bestand des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes mit der gesamten Haustechnik zur Folge hat als ursprünglich geplant,“ zurückzuführen, obwohl Ex-Minister Otto Wiesheu gegenüber dem Landtag und der Öffentlichkeit die Bauzeit mit „rund fünf Jahren“ angab zu einem Zeitpunkt, als der Bau des Nukleus im Hauptbahnhof als Verbindung zwischen Schalterhalle, U-Bahnhöfen und dem Bahnhof der neuen S-Bahn-Stammstrecke längst Stand der Planung war (z.B. LT-Drucksache 15/4879 vom 29.03.2006)?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Es ist zutreffend, dass der Bau des Nukleus bereits zum Zeitpunkt der Beantwortung der genannten schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Dr. Runge und Dr. Magerl vom 08.01.2006 durch Herrn Staatssekretär a.D. Spitzner Bestandteil der Planungen war. Allerdings war die Staatsregierung zum damaligen Zeitpunkt von der Vorhabensträgerin Deutschen Bahn noch nicht darüber informiert worden, dass die Festlegung auf den Nukleus mit dem damit verbundenen Eingriff in die Haustechnik zu derartigen Bauzeitverlängerungen führen würde. Diese im Laufe des Planungsprozesses aufgrund vertiefter Planungen gewonnene Erkenntnis wurde der Staatsregierung erst im Sommer 2006 von der Vorhabensträgerin mitgeteilt.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Bei einem derartigen Milliardenprojekt darf eine wesentlich bessere Kommunikation zwischen der Vorhabensträgerin und der Bayerische Staatsregierung erwartet werden. Die Blauäugigkeit der Bayerischen Staatsregierung, sämtlichen Angaben der Vorhabensträgerin blindlings zu vertrauen, ist nicht nachvollziehbar, zumal die Bayerische Staatsregierung mit der gleichen Vorgehensweise bereits beim Transrapid gründlich gescheitert ist.

Frage 2:

Mit welcher längeren Bauzeit für den zusätzlichen (neuen) Tunnelbahnhof „Ostbahnhof (tief)“ ist gegenüber der für die ursprünglich geplanten oberirdischen Einführung zu rechnen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Bauzeit der neuen Station „Ostbahnhof tief“ kann nicht ohne weiteres mit der Bauzeit der ursprünglich geplanten oberirdischen Einführung in den Ostbahnhof verglichen werden. Die Neuplanung des Planfeststellungsabschnittes 3 ermöglicht eine Realisierung des Projekts „2. S-Bahn-Stammstrecke“ in zwei Baustufen. Die Baustufe 1 wird den Bereich von Laim bis zum Leuchtenbergring umfassen (sog. Hauptast und sog. Ostast), die Baustufe 2 wird den Bereich ab der Abzweigstelle Wiener Platz bis München-Giesing einschließlich der Station „Ostbahnhof tief“ beinhalten (sog. Südast). Ein Vergleich lediglich der ursprünglich geplanten Einführung mit dem neu geplanten Tunnelbahnhof ist aufgrund der geänderten Streckenführung und der möglichen Zweistufigkeit im Bauablauf nicht legitim. Vergleicht man die Bauzeiten für den Bereich des neuen Planfeststellungsabschnittes 3 mit dem für den sog. Hauptast und den sog. Nebenast im ursprünglichen Planfeststellungsabschnitt 3 veranschlagten Bauzeiten, ergibt sich keine Bauzeitverlängerung.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Bayerische Staatsregierung übersieht hierbei die durch die Etappierung eintretenden Effizienzverluste wie zum Beispiel den doppelten Zeitaufwand für die Baustelleneinrichtung und den Baustellenrückbau.

Frage 3:

Wie verträgt sich die Erklärung der Staatsregierung, sie wolle dafür eintreten, dass die Zweite S-Bahn-Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“ realisiert wird, mit der Tatsache, dass die Staatsregierung immer wieder massive Planungsfehler des Projektträgers zugelassen hat, ja den Projektträger teilweise in diese Planungsfehler hineingetrieben hat?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei. Nur die 2. S-Bahn-Stammstrecke schafft die Voraussetzungen, um den mittel- und langfristig prognostizierten Verkehrszuwächsen in der Region München ein adäquates S-Bahnangebot entsetzen zu können. Eine Reduzierung der Betriebsstörungen auf der bestehenden Stammstrecke und die Bestellung verkehrlicher Mehrangebote sind ohne 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht möglich. Dass sich im Laufe des Planungsprozesses für ein Infrastrukturprojekt von der Größe der 2. Stammstrecke im Wege der Iteration und ständig fortschreitenden Vertiefung der Planungen zeigt, dass an manchen Stellen Umplanungen gegenüber der ursprünglichen Planung zu besseren Ergebnissen führen, ist nicht ungewöhnlich.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Im Planungsprozess unterscheidet man steuerbare und nicht-steuerbare Risiken. Die von der Bayerischen Staatsregierung angesprochenen üblichen Umplanungen sind nachvollziehbar, soweit es sich um nicht-steuerbare Risiken handelt. Hingegen ist es nicht nachvollziehbar, wenn der Bayerischen Staatsregierung Planungsfehler im Bereich der steuerbaren Risiken unterlaufen.

Frage 4:

Widerspricht nicht die Aussage, dass eine qualitativ gute Abwicklung des S-Bahn-Verkehrs mit den vorgesehenen höhengleichen Fahrstraßenkreuzungen am Leuchtenbergring durchgeführt werden kann, den betrieblichen Grundlagen jedes Schnellbahnsystems, weil damit Verzögerungen im Betriebslauf nahe liegend sind und droht dann nicht eine Ausdünnung des S-Bahn-Fahrplans, um die angestrebte Betriebsqualität halten zu können?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Im Westkopf des Bahnhofs Leuchtenbergring erfolgt die Einbindung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke und der Gleise aus Richtung Ostbahnhof niveaufrei. Östlich des Bahnhofs Leuchtenbergring besteht bereits heute eine niveaufreie Ausfädelung der S-Bahngleise Richtung Flughafen und Berg am Laim. Die Verteilung der Züge an den jeweiligen Bahnsteigkanten erfolgt über Weichenverbindungen, also niveaugleich. Dies ist jedoch unumgänglich; niveaufreie Lösungen schaffen keine weiteren betrieblichen Verbesserungen. Durch Betriebssimulationen konnte die qualitativ gute Abwicklung des S-Bahn-Verkehrs unter den vorgegebenen Bedingungen nachgewiesen werden. Durch die niveaufreie Verzweigung im Westkopf des Bahnhofs Leuchtenbergring kann die Betriebsführung so flexibel geplant, dass Fahrstraßenkreuzungen vermieden beziehungsweise auf ein vertretbar geringes Maß reduziert werden. Die Gefahr einer Ausdünnung des S-Bahnfahrplans besteht daher nicht.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Mit der Aussage, niveaufreie Lösungen würden keine weiteren betrieblichen Verbesserungen mehr schaffen, stellt sich die Bayerische Staatsregierung nicht nur gegen die gesamte eisenbahntechnische Fachliteratur, sondern bestreitet auch ein physikalisches Faktum. Besser ist Inkompetenz nicht mehr zu veranschaulichen.

Ein Musterexemplar für maximale betriebliche Flexibilität ist der Kreuzungsbahnhof Bornholmer Straße der Berliner S-Bahn, der sowohl eine höhenfreie Ein- und Ausfädelung der Strecken als auch eine höhenfreie Verteilung auf die Bahnsteigkanten ermöglicht.

Des weiteren ist die Aussage, es sei unumgänglich, die Züge östlich des Bahnhofs Leuchtenbergring niveaugleich auf die jeweiligen Bahnsteigkanten zu verteilen, falsch, weil dort genügend Raum für weitere Überwerfungsbauwerke vorhanden ist.

Wie sehr hier die Planung des Bahnhofs Leuchtenbergring mit heißer Nadel gestrickt wurde, erkennt man auch am Wegfall des ursprünglich vorgesehenen Bahnhofsgleises 3, so dass zur Anbindung des S-Bahnbetriebshofes nur noch ein statt ursprünglich zwei eigene Betriebsgleise zur Verfügung stehen.

Frage 5:

Hat die Staatsregierung bei ihren jetzigen Kostenschätzungen sämtliche Aufwendungen für Abbruch und Wiederaufbau des bisherigen Bahnhofsgebäudes den Aufwendungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel hinzugerechnet und, wenn nein, weshalb nicht?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

In den Kostenschätzungen für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke“ sind die Kosten für die An- und Einbindung an / in bestehende Eisenbahninfrastrukturanlagen und laufende Eisenbahninfrastrukturprojekte enthalten. Das bedeutet, dass der Bau des Nukleus im Hauptbahnhof in den Kostenschätzungen enthalten ist. Warum sämtliche Aufwendungen für den Abbruch und Wiederaufbau des bisherigen Bahnhofsgebäudes, welche nicht durch den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke verursacht sind, in die Kostenschätzungen für das Vorhaben „2. S-Bahn-Stammstrecke“ eingerechnet werden sollten, erschließt sich der Staatsregierung nicht. Eine derartige Einrechnung widerspräche im Übrigen den Vorschriften zur GVFG-Finanzierung.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Da das Bahnhofsgebäude des Hauptbahnhofs entgegen den ursprünglichen Planungen nicht mehr neu errichtet wird, sind nunmehr sämtliche Aufwendungen für den bei diesem Vorhaben notwendigen teilweisen Abbruch und Wiederaufbau des bisherigen Bahnhofsgebäudes der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zuzurechnen. Diese Zurechnung ist nach den Vorschriften zur GVFG-Finanzierung zwingend notwendig.

Frage 6:

Wie groß sind die Fahrzeitdifferenzen zwischen den beiden Tunnelvarianten (Planung alt und Planung neu), wie viele Sekunden Fahrzeit kann auf beiden Ästen zwischen Laim und Leuchtenbergring bzw. St.-Martin-Straße durch die Möglichkeit größerer Radien und damit höherer Geschwindigkeiten gewonnen werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Zwischen den beiden Tunnelvarianten nach alter und neuer Planung ergeben sich folgende Fahrzeitdifferenzen:

- Fahrtrichtung Tunnel – St.-Martin-Straße: neue Planung ist 0,7 Min. schneller
- Fahrtrichtung St.-Martin-Straße – Tunnel: neue Planung ist 1,1 Min. schneller
- Fahrtrichtung Tunnel – Leuchtenbergring: alte Planung ist 0,1 Min. schneller
- Fahrtrichtung Leuchtenbergring – Tunnel: alte Planung ist 0,2 Min. schneller

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Die Bayerische Staatsregierung unterstellt, dass die in den Planungen vorgesehene Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Marienhof und St.-Martin-Straße von 70 km/h auf 100 km/h im Betrieb auch tatsächlich ausgefahren wird. Bedenkt man, dass zum Beispiel zwischen Hackerbrücke und Hauptbahnhof (bestehende Stammstrecke) trassierungstechnisch 80 km/h möglich sind, in der Praxis jedoch nur 60 km/h gefahren werden, sind die Annahmen der Bayerischen Staatsregierung als optimistisch einzustufen.

Frage 7:

Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass mit dem Verzicht auf ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) am Ostbahnhof die Betriebsstabilität der S-Bahn wesentlich verringert wird, angesichts der Tatsache, dass viele der bereits heute auftretenden Betriebsstörungen auf das vorhandene Stellwerk zurückzuführen sind?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Die im Dezember 2007 von Frau Staatsministerin Müller vorgestellte Lösung für die 2. S-Bahn-Stammstrecke führt die S-Bahnen von / nach Giesing unterirdisch unter dem Ostbahnhof hindurch. Ein Eingriff in die oberirdischen Bahnhofsteile ist nicht mehr erforderlich. Die Vorhabensträgerin Deutsche Bahn sieht damit keine Notwendigkeit mehr, im Rahmen des Projekts „2. S-Bahn-Stammstrecke“ ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) zu errichten.

Im Übrigen sind seit der Durchführung umfangreiche Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten im vorhandenen Stellwerk München-Ost keine gravierenden Ausfälle mehr aufgetreten.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Aufgrund der Schnittstellenproblematik zwischen den einzelnen Stellwerken einerseits sowie innerhalb der Stellwerkslogik andererseits ist eine fundamentale Verbesserung der Betriebsqualität nur durch ein neues Stellwerk, was sämtliche in der Zwischenzeit vorgenommenen Umbauarbeiten von Beginn an optimal integriert, zu erreichen.

Entgegen den Ausführungen der Bayerischen Staatsregierung ereigneten sich auch nach der Durchführung der genannten umfangreichen Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten wiederholt Betriebsstörungen am Ostbahnhof aufgrund von Problemen im Stellwerk München-Ost – so wie zum Beispiel am 13. Mai 2008.

Stammstrecke XI

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XI)

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 als 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.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf das Vorwort:

„Sehr geehrter Herr Präsident,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei. 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.

Neben der eigentlichen 2. Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof / Leuchtenbergring zählen auch die so genannten „Netzergänzenden Maßnahmen“ zum Gesamtprojekt. Diese Maßnahmen sind punktuelle Ausbauten der Schieneninfrastruktur auf den Außenästen der S-Bahn. Sie ermöglichen es, die im Stammstreckenbereich erzielten Qualitäts- und Quantitätsverbesserungen auch auf die Linienaußenäste zu übertragen.

Das Gesamtprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke und die damit einhergehende deutliche Verbesserung der S-Bahn wird Auswirkungen auf die Entwicklung der gesamten Region nehmen. Um diese Entwicklungschancen den Kommunen im S-Bahnbereich näher zu bringen, fanden im Jahre 2006 so genannte Bürgermeisterfachgespräche unter der Leitung des StMWIVT und unter Beteiligung von BEG, MVV und LH München statt. Es wurden dabei die Kommunen entlang jeweils eines S-Bahnlinienastes in einer Veranstaltung zusammengefasst.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:“

Frage 1:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Zusätzliches Wendegleis in Maisach* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 2:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 3:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Verkürzung der Zugfolge zwischen Graßing Bf und Ebersberg* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 4:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Umbau des Bahnhofs Geltendorf* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 5:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 6:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Zusätzliches Wendegleis in Gauting* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 7:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Zusätzliches Wendegleis in Tutzing* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 8:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Zusätzliches Wendegleis in Aying* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 1 bis 8:

In den im Jahre 2006 durchgeführten Bürgermeisterfachgesprächen wurde der jeweilige aktuelle Planungsstand zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke wiedergegeben. Die kontinuierlichen Optimierungen des Projektes wurden berücksichtigt und die kommunalen Vertreter darauf hingewiesen, dass das Vorgestellte durch Fortgang der Planungen noch Änderungen unterliegen kann.

Die Bürgermeisterfachgespräche hatten hauptsächlich zum Ziel, die mittel- und langfristige Entwicklung des S-Bahnsystems mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke darzustellen. Besondere Anliegen der Kommunen wurden dennoch erörtert und im Wege der Planungen geprüft. Allerdings fand nicht im Rahmen der Bürgermeisterfachgespräche selbst die abschließende Beurteilung über die Verzichtbarkeit von Infrastrukturmaßnahmen statt.

Diese wurde letztlich durch die DB Netz, als Vorhabensträgerin, in Abstimmung mit dem Freistaat getroffen. Hierbei wurde Wert darauf gelegt, die Flexibilität bei der Angebotsplanung für die S-Bahn München zu erhalten.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 1 bis 8:

Im Hinblick auf die zahlreichen Planungsfehler wie zum Beispiel niveaugleiche Kreuzungen erscheint die Aussage der Bayerischen Staatsregierung, dass besonderer Wert darauf gelegt worden sei, die Flexibilität bei der Angebotsplanung zu erhalten, vollkommen absurd.

Die Aussage, dass die abschließende politische Beurteilung über die Verzichtbarkeit von Infrastrukturmaßnahmen in kleinem Kreis entschieden wurde, zeigt, dass in Bayern in Sachen Demokratie offenbar erheblicher Nachholbedarf besteht. So werden beispielsweise in der Schweiz bei der Realisierung von großen Infrastrukturmaßnahmen Fachgespräche zwischen den Eisenbahnunternehmen, den politischen Entscheidungsträgern des Bundes, der Kantone, den beteiligten Kommunen sowie interessierten Bürgern und Verbandsvertretern angesetzt. Die Ziele dieser Vernehmlassung sind:

- *Optimierung des Gemeinwohls zur Erreichung eines breiten gesellschaftlichen Konsenses*
- *Nutzung externen Fachwissens unterschiedlicher wissenschaftlicher Disziplinen*
- *Vermeidung langjähriger verwaltungsgerichtlicher Auseinandersetzungen*

In der Schweiz sind die künftigen Angebotskonzepte eine grundlegende Voraussetzung für die Einbringung von Vorschlägen zur Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur. Im Übrigen ist gesetzlich vorgeschrieben, dass jeder Jahresfahrplan im Voraus allen interessierten natürlichen und juristischen Personen zur Einsichtnahme und zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt wird. Siehe hierzu auch:

- *Fahrplanverordnung, FPV, SR 742.151.4: www.admin.ch/ch/d/sr/742_151_4*
- *Fahrplanentwurf für den nächstfolgenden Jahresfahrplan: www.fahrplanentwurf.ch*

Stammstrecke XII

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XII)

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 als 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.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf das Vorwort:

„Sehr geehrter Herr Präsident,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei. 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.

Neben der eigentlichen 2. Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof / Leuchtenbergring zählen auch die so genannten „Netzergänzenden Maßnahmen“ zum Gesamtprojekt. Diese Maßnahmen sind punktuelle Ausbauten der Schieneninfrastruktur auf den Außenästen der S-Bahn. Sie ermöglichen es, die im Stammstreckenbereich erzielten Qualitäts- und Quantitätsverbesserungen auch auf die Linienaußenäste zu übertragen.

Das Gesamtprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke und die damit einhergehende deutliche Verbesserung der S-Bahn wird Auswirkungen auf die Entwicklung der gesamten Region nehmen. Um diese Entwicklungschancen den Kommunen im S-Bahnbereich näher zu bringen, fanden im Jahre 2006 so genannte Bürgermeisterfachgespräche unter der Leitung des StMWIVT und unter Beteiligung von BEG, MVV und LH München statt. Es wurden dabei die Kommunen entlang jeweils eines S-Bahnlinienastes in einer Veranstaltung zusammengefasst.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:“

Frage 1:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 2:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Frage 3:

In welchem „Bürgermeisterfachgespräch“ wurde die in der ursprünglichen Planung vorgesehene „Netzergänzende Maßnahme“ *Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhäusen* als verzichtbar beurteilt, wann und wo fand dieses Gespräch statt und welche Bürgermeister waren dabei anwesend?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 1 bis 3:

In den im Jahre 2006 durchgeführten Bürgermeisterfachgesprächen wurde der jeweilige aktuelle Planungsstand zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke wiedergegeben. Die kontinuierlichen Optimierungen des Projektes wurden berücksichtigt und die kommunalen Vertreter darauf hingewiesen, dass das Vorgestellte durch Fortgang der Planungen noch Änderungen unterliegen kann.

Die Bürgermeisterfachgespräche hatten hauptsächlich zum Ziel, die mittel- und langfristige Entwicklung des S-Bahnsystems mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke darzustellen. Besondere Anliegen der Kommunen wurden dennoch erörtert und im Wege der Planungen geprüft. Allerdings fand nicht im Rahmen der Bürgermeisterfachgespräche selbst die abschließende Beurteilung über die Verzichtbarkeit von Infrastrukturmaßnahmen statt.

Diese wurde letztlich durch die DB Netz, als Vorhabensträgerin, in Abstimmung mit dem Freistaat getroffen. Hierbei wurde Wert darauf gelegt, die Flexibilität bei der Angebotsplanung für die S-Bahn München zu erhalten.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 1 bis 3:

Abgesehen von den Demokratiedefiziten neigt dieses Verfahren zur Fehleranfälligkeit, da auf ortskundige Fachkompetenz bewusst verzichtet wird.

Anstatt in kleinem Kreis mit der Vorhabensträgerin suboptimale Lösungen zu verabreden, sollte der Freistaat Bayern besser darauf achten, dass die Beratungsresistenz der Vorhabensträgerin nicht erst in aufwendigen und zeitraubenden verwaltungsgerichtlichen Auseinandersetzungen korrigiert werden muss.

Frage 4:

Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass der Verzicht auf den niveaufreien Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz und der Entfall des zusätzlichen Wendegleises in Gauting in zahlreichen möglichen Betriebskonzepten eine Reduzierung des S-Bahn-Angebots bis Gauting (S6/S16) sowie der Freiheitsgrade in der Fahrplanung der S5/S15 und der S6/S16 bedeutet?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Die umfassenden Untersuchungen zur Angebotsentwicklung der S-Bahn mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke haben gezeigt, dass eine dichte Zugfolge im westlichen Zu-/Ablauf der S-Bahnen nach / von Pasing von hoher Bedeutung ist, um den qualitativen Ansprüchen gerecht zu werden. Diese können jedoch auch ohne den sehr aufwendigen Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz erfüllt werden.

Der Fortgang der Planungen hat gezeigt, dass auch auf das ursprünglich vorgesehene zusätzliche Wendegleis in Gauting verzichtet werden kann, da die Angebotsplanungen für die S-Bahn keine Notwendigkeit hierfür mehr erkennen lassen.

Für die Linienäste nach Herrsching und nach Tutzing gilt, dass mit den derzeit geplanten Ausbaumaßnahmen ein entsprechend der verkehrlichen Nachfrage adäquates S-Bahnfahrtenangebot realisiert werden kann. Es bleibt die Flexibilität hinsichtlich der Betriebskonzepte – eine der Grundlagen der Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke – auch für diese Linienäste erhalten..

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Der Verzicht auf das Überwerfungsbauwerk Westkreuz beschränkt die Freiheitsgrade in der Angebotsplanung nicht nur für die S5 und die S6, sondern aufgrund der engen Verzahnung im Bereich der Stammstrecke auch für das gesamte S-Bahnsystem. Aufgrund der angedachten Verdichtung der S6 auf einen 10-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten werden Betriebsstörungen wahrscheinlicher und im Falle ihres Auftretens langsamer abgebaut.

Frage 5:

Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass der Verzicht auf den zweigleisigen Ausbau Giesing – Perlach die Betriebsstabilität auf der gesamten (eingleisigen) S-Bahn-Strecke zwischen Giesing und Kreuzstraße erheblich reduziert?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die geplanten Angebotskonzepte für eine S-Bahn mit 2. Stammstrecke haben gezeigt, dass auf dem Linienast Richtung Kreuzstraße auch ohne den zweigleisigen Ausbau zwischen Giesing und Perlach die Fahrten mit entsprechender Qualität erbracht werden können.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Das ist definitiv falsch, weil die Leistungsfähigkeit der eingleisige Strecke zwischen Giesing und Kreuzstraße unter Wahrung einer hinreichend guten Betriebsqualität bereits heute ausgeschöpft ist.

Frage 6:

Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass der Verzicht auf die Verkürzung der Zugfolge zwischen Grafing Bf und Ebersberg nicht nur die Freiheitsgrade der S-Bahn Richtung Ebersberg einschränkt, sondern auch die Betriebsqualität des Regionalzugverkehrs in Richtung Wasserburg (Filzenexpress) reduziert?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Die geplanten Angebotskonzepte für eine S-Bahn mit 2. Stammstrecke einschließlich des Regionalverkehrs in Richtung Wasserburg haben gezeigt, dass auch ohne zusätzliche Infrastruktur zwischen Grafing Bf und Ebersberg die Fahrten mit entsprechender Qualität erbracht werden können.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Diese Aussage ist ebenfalls falsch. Da die Fahrzeit zwischen Grafing Bahnhof und Ebersberg 7 Minuten beträgt, ergibt sich für ein S-Bahn-Zugpaar einschließlich der Fahrstraßenbildungs- und -auflösezeiten von zweimal 30 Sekunden insgesamt eine Belegungszeit von 15 Minuten.

Bei einem 20-Minuten-Takt resultiert daraus ein Belegungsgrad dieser eingleisigen Strecke ohne Kreuzungsmöglichkeit von 75 %. Da im Bahnhof Ebersberg unverständlicherweise das dritte Bahnsteiggleis abgebaut wurde, folgt daraus, dass der 20-Minuten-Takt der S-Bahn mit der Durchbindung der Regionalzüge aus Wasserburg (Filzenexpress) bis Grafing Bahnhof inkompatibel ist.

Sonder-Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 4 bis 6:

Mehrfach werden in den Antworten auf die Fragen 4 bis 6 „geplante Angebotskonzepte“ erwähnt: Warum werden diese „geplanten Angebotskonzepte“ weiterhin unter Verschluss gehalten?

Frage 7:

Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass der Verzicht auf die Verlängerung der Linienzugbeeinflussung (LZB) bis Leuchtenbergring die Nachteile der höhengleichen Fahrstraßenkreuzungen am Leuchtenbergring steigert, was wiederum die eigentlich technisch mögliche minimale Zugfolgezeit erhöht, womit die Leistungsfähigkeit des Knotens Leuchtenbergring zusätzlich deutlich verringert wird?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Die Verlängerung der Linienförmigen Zugbeeinflussung wurde ursprünglich als Netzergänzende Maßnahme geführt. Im Rahmen des Planungsfortgangs bei der DB wurde diese Maßnahme in die Planungen zur 2. Stammstrecke (Tunnel) integriert. Die Verkürzung der Zugfolge im Bereich des Leuchtenbergrings ist damit nach wie vor Projektbestandteil.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Eine Verlängerung der LZB über den Leuchtenbergring hinaus bis Daglfing, Riem und Trudering sowie zum Betriebshof Steinhausen ist für die Stabilisierung des gesamten S-Bahnbetriebs sehr zu empfehlen.

Stammstrecke XIII

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XIII)

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 als 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.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf das Vorwort:

„Sehr geehrter Herr Präsident,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei. 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.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:“

Frage 1:

Wird mit dem Verzicht auf die Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen zum Ausdruck gebracht, dass keine wesentliche Aufstockung des Fahrzeugparks vorgesehen ist, was wiederum die mit dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels versprochenen Fahrplanverdichtungen ad absurdum führen würde?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die Erweiterung des S-Bahnwerkes Steinhausen war bereits Bestandteil des im Jahre 1998 zwischen Freistaat und DB abgeschlossenen so genannten „520 Mio. DM Ausbauprogramms“. Der damals von der DB geplante Ausbau des Werkes sah nur die Berücksichtigung der infrastrukturellen Entwicklung der S-Bahn bis zur Vollendung des „520 Mio. DM Ausbauprogramms“ vor.

Mit den Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde jedoch die Notwendigkeit deutlich, auch weitergehende Kapazitäten im Werk Steinhausen zu schaffen. Daher wurde auf Drängen des Freistaats im Jahre 2003 die Erweiterung des S-Bahnwerkes aus dem „520 Mio. DM Ausbauprogramm“ herausgelöst und bei der Bahn in ein eigenständiges Projekt überführt.

Die jetzt von der DB erstellten Planungen gewährleisten, dass die Kapazitäten des S-Bahnwerkes Steinhausen aufwärtskompatibel dem entsprechenden Bedarf angepasst werden können. Eine Aufstockung des Fahrzeugparks für die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist weiterhin vorgesehen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Da für die Aufstockung des Fahrzeugparks der S-Bahn bisher weder konkrete Planungen noch Finanzierungsvereinbarungen existieren, ist diese Aussage vergleichsweise wertlos.

Frage 2:

Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass mit dem Verzicht auf elf der ursprünglich geplanten netzergänzenden Maßnahmen das wesentliche Motiv für Bau und Betrieb der zweiten Stammstrecke, dichtere Takte bei den S-Bahn-Linien im „Mittel-„ und im Außenbereich, die dann durchgebunden und verknüpft werden können, zu ermöglichen, konterkariert wird?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Mit der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Gesamtprojekts „2. S-Bahn-Stammstrecke“ gelang es, die Anforderungen an die Schieneninfrastruktur zu optimieren, ohne dass die gesamtverkehrliche Wirkung der 2. Stammstrecke verloren geht. Das bedeutet, dass trotz des Verzichts auf einige netzergänzende Maßnahmen auch auf den S-Bahn-Außenästen ein verbessertes Fahrtenangebot realisiert werden kann.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Antwort ist falsch, weil die heutige Infrastruktur vieler Außenästen bereits bis an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist. Die Bayerische Staatsregierung übersieht, dass die Infrastruktur im gesamten S-Bahnsystem zu optimieren ist, so dass die isolierte Tieftunnelplanung nur Stückwerk sein kann.

Frage 3:

Was veranlasst Frau Ministerin Müller gegenüber dem Landtag zu erklären, „die Grenzen der Leistungsfähigkeit der bestehenden Stammstrecke“ wären „mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung – auch nach Ertüchtigung im Rahmen des 520-Mio.-DM-Programms – erreicht“, wo doch nach Modernisierung des Signalsystems die Leistungsfähigkeit der Stammstrecke stets mit 33 bzw. 34 Zügen je Stunde und Richtung angegeben wurde?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke durch Einbau der so genannten Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) als Bestandteil des „520 Mio. DM Ausbauprogramms“ ermöglicht technisch den Durchsatz von 33 Zügen pro Richtung und Stunde. Allerdings ist dies ein theoretischer Wert, da er die Aufenthalte der S-Bahnen an den Stationen, insbesondere an den verkehrlich hochfrequentierten Bahnhöfen Hauptbahnhof, Karlsplatz (Stachus) und Marienplatz, unberücksichtigt lässt. Hinzu kommt, dass der Ostbahnhof aufgrund seiner betrieblichen und verkehrlichen Aufgaben nur maximal 30 S-Bahn-Züge je Richtung und Stunde aufnehmen kann..

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die derzeit eingebaute LZB ermöglicht 37,5 Zugpaare pro Stunde auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke (Quelle: PFA 1, Anlage 1, Teil A, Seite 25, 3. Absatz; DB ProjektBau, 14.11.2005).

Da auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke ein artreiner S-Bahnbetrieb durchgeführt wird, ist eine hinreichende Betriebsqualität in der Praxis gegeben, wenn der Belegungsgrad 90 % nicht überschreitet. Demzufolge kann der Durchsatz von 33 Zugpaaren pro Stunde (Belegungsgrad: 88 %) eingeplant werden. Die Einschränkungen am Ostbahnhof können mit verschiedenen Maßnahmen aufgehoben werden; hierzu zählen insbesondere die Optimierung der Zugabfertigung, der betrieblichen Disposition und der Zugsicherungstechnik sowie die vollständige Integration des Bahnsteiggleises 6 in den S-Bahnbetrieb.

Frage 4:

Welche der fünf jetzt noch vorgesehenen „Netzerfüllenden Maßnahmen“ sollen in der ersten Baustufe verwirklicht werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

In der ersten Baustufe ist die Verwirklichung der folgenden Netzerfüllenden Maßnahmen vorgesehen:

- Verkürzung der Zugfolgemoöglichkeiten westlich des Bahnhofs Pasing
- Zusätzliches Wendegleis im Bahnhof Weßling
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf
- Zusätzlicher Bahnsteig im Bahnhof Markt Schwaben
- Zweigleisiger Ausbau im Bereich St. Koloman.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Gegenüber früheren Planungen, die einen zweigleisigen Ausbau zwischen Weßling und Herrsching sowie zwischen Markt Schwaben und Erding vorsahen, bedeutet die vorgelegte Planung einen deutlichen Rückschritt.

Frage 5:

Wie beurteilt die Staatsregierung den vor einigen Jahren erfolgten Rückbau zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf angesichts der Tatsache, dass hier jetzt wieder im Rahmen der noch zu realisierenden „Netzerfüllenden Maßnahmen“ ein Doppelspurabschnitt vorgesehen ist?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Der Rückbau der zweigleisigen Strecke zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf erfolgte in den frühen 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Zu diesem Zeitpunkt wurden die künftigen Entwicklungen im Münchner S-Bahn-System einschließlich der Notwendigkeit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke bei der DB noch nicht erkannt. Rückblickend ist der Rückbau zu bedauern.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Entgegen den Ausführungen der Bayerischen Staatsregierung war in den 1980er-Jahren sehr wohl eine zweite S-Bahn-Stammstrecke im Gespräch; die Tatsache, dass hierbei der Südring favorisiert war, ändert nichts an der Situation zwischen Weßling und Herrsching.

Ansonsten wird die ehrliche Antwort der Bayerischen Staatsregierung, dass der Rückbau zu bedauern ist, begrüßt.

Frage 6:

Was ist von der Aussage „die Verhandlungen über einen Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB werden wegen der Dringlichkeit des Projektes bereits parallel vorangetrieben“ zu halten vor dem Hintergrund der Tatsache, dass vergleichbare Ankündigungen nun bereits seit gut fünf Jahren immer wieder getroffen wurden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Mit der Neukonzeption des Planfeststellungsabschnitts 3 östlich der Isar und dem Baustufenkonzept für das Gesamtvorhaben wurde es notwendig, den bereits zum Großteil verhandelten Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB diesen Veränderungen anzupassen. Im Rahmen der zu diesem Zweck unmittelbar nach Neukonzipierung aufgenommenen neuen Verhandlungsrunden zeigte sich, dass weitere Änderungen am Vertrag sinnvoll sind. Die Vertragsverhandlungen gehen zügig voran und sollen im Sommer 2008 zum Abschluss gebracht werden.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:
Der von der Bayerischen Staatsregierung angegebene Zeitplan ist unrealistisch.*

Frage 7:

Wurde die „Planungs- und Projektgesellschaft zur Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammröhre“ mit Beteiligung des Freistaates Bayern und der DB AG mittlerweile gegründet, so wie dies seit Jahren seitens der Staatsregierung immer wieder angekündigt wurde und, wenn nein, weshalb nicht?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Eine „Planungs- und Projektgesellschaft zur Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammröhre“ wurde nicht gegründet. Nach genauer Prüfung der möglichen Projektstrukturen ist die Staatsregierung zur Ansicht gelangt, dass eine Beteiligung des Freistaats über zwei jeweils aus der Vorhabensträgerin DB, der Projektleitung (DB ProjektBau) und dem Freistaat bestehende und im Bau- und Finanzierungsvertrag genau definierte Gremien die zur schnellen Realisierung des Vorhabens bestmögliche Projektstruktur im Rahmen des aktienrechtlich Zulässigen sein dürfte und eine hinreichende Einflussnahmemöglichkeit des Freistaats auf die Planungen gewährleistet.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:
Wie sich der Freistaat Bayern juristisch an der Planung zur Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke beteiligt, ist irrelevant. Entscheidend ist vor allem, dass der Freistaat Bayern auf die fachliche Güte der Planungen achtet, den Nutzen der Allgemeinheit optimiert und sich nicht den Interessenten der Vorhabensträgerin unterwirft.*

Stammstrecke XIV

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XIV)

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 als 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.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf das Vorwort:

„Sehr geehrter Herr Präsident,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei. Nur die 2. S-Bahn-Stammstrecke schafft die Voraussetzungen, um den mittel- und langfristigen prognostizierten Verkehrszuwächsen in der Region München ein adäquates S-Bahnangebot entgegenzusetzen zu können.

Für den Planfeststellungsabschnitt 3 (PFA 3) östlich der Isar, welcher zur Verringerung der Kosten bei gleichzeitiger Steigerung des Nutzens des Gesamtvorhabens aktuell eine geänderte Trassenführung erhält, werden derzeit die Planungen für die Leistungsphasen 3 und 4 erarbeitet. Zwar liegen bereits aus den ursprünglichen Planungen zum PFA 3 umfangreiche Erkenntnisse unter anderem zum Baugrund vor. Die konstruktive und baubetriebliche Planung ist jedoch noch nicht so weit fortgeschritten, dass schon jetzt verlässliche Aussagen bspw. zur Lage der Baustellen gemacht werden könnten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:“

Frage 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?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Hierzu sind beim derzeitigen Stand der baubetrieblichen Planungen noch keine verlässlichen Aussagen möglich.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die Rohbaumaßnahmen zum Bau des U-Bahnhofs Ostbahnhof erstreckten sich von Ende 1982 bis Frühjahr 1987, das heißt, die Rohbauzeit betrug 4½ Jahre. Da der Bau des S-Bahnhofs „Ostbahnhof (tief)“ bautechnisch erheblich anspruchsvoller ist, muss eine Rohbauzeit von mindestens fünf Jahren angesetzt werden.

Frage 2:

In welchen Straßen und an welchen Plätzen wird es nach Ansicht der Staatsregierung durch das Einrammen von Spundwänden zu spürbaren Erschütterungen kommen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Grundsätzlich gilt, dass Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten durch die Wahl geeigneter Baumaschinen und -geräte minimiert werden. Der Einsatz von Spundwänden ist fallweise in Abhängigkeit vom Grundwasserstand für den Bau der Ausgangsbauwerke für die Rettungsschächte geplant. Außerdem könnten Spundwände eventuell am Orleansplatz für die dort örtlich im Bereich von Treppenaufgängen erforderlichen Baugrubenverbauten notwendig werden. Zum Einbringen der Spundwände kommen leistungsstarke und emissionsarme Geräte zum Einsatz. Zudem sind Zusatzmaßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen vorgesehen. Deshalb erwartet die Staatsregierung keine durch das Einrammen von Spundwänden verursachten nennenswerten Erschütterungen.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:
Werden die Spundwände eingerammt oder eingerüttelt?*

Frage 3:

In welchen Straßen und an welchen Plätzen wird es nach Ansicht der Staatsregierung durch die Arbeiten der Tunnelbohrmaschine zu spürbaren Erschütterungen kommen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Schon grundsätzlich handelt es sich beim maschinellen Vortriebsverfahren um ein geräusch- und erschütterungsarmes Verfahren. Da die Tunnelbohrmaschine darüber hinaus weitgehend in größeren Tiefen arbeitet, ist mit keinen nennenswerten Erschütterungen zu rechnen.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:
Eine Aussage hierzu ist erst nach Bekanntgabe des Bauverfahrens möglich.*

Frage 4:

In welchen Straßen und an welchen Plätzen ist nach Ansicht der Staatsregierung mit Gebäudeschäden durch mit Setzungen infolge von Bau und Betrieb der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu rechnen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

In Bereichen, in denen in offener Bauweise gearbeitet wird, wird eine bewährte Bautechnologie zum Einsatz kommen, die eine setzungsarme Herstellung des S-Bahn-Tunnels sowie eine verformungsarme Konstruktion im Endzustand gewährleistet. Im Bereich der bergmännisch erstellten Tunnel sind die sog. Spritzbeton- und die maschinelle Tunnelbauweise vorgesehen. Die Spritzbetonbauweise ist ein sehr flexibles Bauverfahren, das über ein großes Repertoire an Sicherungsmitteln zur Begrenzung von Verformungen verfügt. Auch bei der maschinellen Tunnelbauweise handelt es sich um ein setzungsarmes Vortriebsverfahren. Somit können die Setzungen während der Bauphase auf ein Minimum reduziert werden. Während der Betriebsphase ist mit keinen Setzungen zu rechnen.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:
Nach den bisherigen Erfahrungen durch den Münchner U-Bahnbau belaufen sich die meisten Setzungen auf einige Millimeter und überschreiten nur in Ausnahmefällen zwei bis drei Zentimeter.*

Frage 5:

Wie lange und an welchen Stellen konkret ist mit Belastungen durch den Bau von Rettungsschächten sowie von Pegel- und Abpumpschächten zu rechnen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Hierzu sind beim derzeitigen Stand der baubetrieblichen Planungen noch keine verlässlichen Aussagen möglich.

Es ist grundsätzlich anzumerken, dass der Bau von Pegel- und Abpumpschächten nur eine geringe Bauzeit in Anspruch nehmen wird. Der Betrieb wird dagegen längerfristig bis zur Fertigstellung der endgültigen Bauwerkssicherung erfolgen. Infolge des Betriebs ist jedoch nicht mit Belastungen zu rechnen.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:
Kein Kommentar.*

Frage 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?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Hierzu sind beim derzeitigen Stand der baubetrieblichen Planungen noch keine verlässlichen Aussagen möglich.

Die Planung berücksichtigt grundsätzlich die Belange des Baumschutzes. Zur Erfassung schützenswerter Bäume werden derzeit Baumkartierungen durchgeführt.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:
Kein Kommentar.*

(ENDE)