

## Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote, Dr. Martin Runge, Dr. Sepp Dürr, Eike Hallitzky, Ludwig Hartmann, Christine Kamm, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Theresa Schopper, Adi Sprinkart, Claudia Stamm, Susanna Tausendfreund** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

### **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Kein Baubeginn vor Vorliegen aller Planfeststellungsbeschlüsse**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, keinesfalls einem Beginn der Bauarbeiten zur Zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke vor Vorliegen aller Planfeststellungsbeschlüsse zuzustimmen.

Der Landtag stellt fest:

Die Darstellung der Finanzierung und auch die Realisierung der Zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke, so wie sie von DB AG und Staatsregierung als Zweite Röhre eng parallel geführt zur bisherigen Stammstrecke vorgesehen ist, sind äußerst aufwendige und risikobehaftete Unterfangen. Was die Finanzierung des Projektes anbelangt, so steht die Zweite Röhre in direkter Konkurrenz um die knappen Bundes- wie auch Landesmittel zu zahlreichen Investitionsvorhaben des Schienenpersonenfern-, des Schienengüter- und auch des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und partiell auch des Allgemeinen ÖPNV in allen Teilen Bayerns. Die Budgets sind hier so begrenzt, dass in den nächsten Jahren nur ein kleiner Teil der dringend notwendigen Maßnahmen realisiert werden kann. Von daher wäre es unverantwortbar, mit Baumaßnahmen für die Zweite Röhre zu beginnen, bevor nicht das Projekt in Gänze von der Finanzierung her abgesichert ist und für alle drei Planfeststellungsabschnitte die Planfeststellungsbeschlüsse und Baurecht vorliegen.

#### **Begründung:**

Am 25. März 2009 wurde von einem Vertreter der DB AG gegenüber dem Münchner Stadtrat die Absicht geäußert, bereits vor Erteilung der Genehmigung für alle drei Planfeststellungsabschnitte mit dem Bau der Zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke beginnen zu wollen. Gleiches verkündete auch ein Vertreter der

Staatsregierung im Wirtschaftsausschuss des Landtags am 28. Mai 2009. Auf die Frage, ob die Staatsregierung das Ansinnen des vorzeitigen Baubeginns mitträgt (mit der Schriftlichen Anfrage Zweite Stammstrecke XXVI vom 14.08.2009), antwortete die Staatsregierung mit Schreiben vom 06.10.2009: „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.“ Die Erfahrungen mit Großprojekten der Verkehrsinfrastruktur zeigen, dass es illusorisch ist, zu glauben bzw. zu behaupten, wesentliche Teile des Maßnahmenpaketes seien bereits im Jahr 2018 fertig gestellt und betriebsbereit. Zu denken geben sollte im konkreten Fall der Zweiten S-Bahn-Röhre auch die Tatsache, dass es die Protagonisten des Projektes nicht einmal geschafft haben, in den knapp neun Jahren seit Verständigung auf das Vorhaben (im Mai 2001) auch nur eine tragfähige Planung hinzubekommen. Und dies bei einem Projekt, welchem nach Aussage der Staatsregierung allerhöchste Priorität zukam und zukommt! Allein für den zweiten Planfeststellungsabschnitt (zwischen Hbf. und der Isar) wurde der Planfeststellungsbeschluss getroffen, allerdings liegen hiergegen bereits mehrere Klagen vor. Mit dem ersten Planfeststellungsabschnitt (westl. des Hbf.) musste neu in Tektur gegangen werden und für den dritten Planfeststellungsabschnitt (östlich der Isar) sind trotz wiederholter Ankündigung noch nicht einmal die Pläne vorgelegt worden.

Was die Finanzierbarkeit betrifft, so kann es durchaus passieren, dass sich der Tiefentunnel ähnlich wie das bayerische Transrapid-Projekt im Hinblick auf die Kostenentwicklung zu einem Fass ohne Boden entwickelt. Das Münchner Transrapid-Abenteuer, das weit mehr als 200 Millionen Euro an öffentlichen Geldern gekostet hat (gut 100 Millionen Euro an Kosten für Vorlauf und Planungen sowie für Planungs- und Genehmigungsverfahren und noch einmal gut 100 Millionen Euro für die Entwicklung eines Fahrzeuges speziell für das Münchner Vorhaben (TR 09)), sollte hier als Warnung dienen. In die Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Zweite Stammstrecke sind bereits 65 Millionen Euro geflossen. Weitere Millionen in Baumaßnahmen zu stecken, ohne sicher sein zu können, dass das Projekt auch fertig gestellt wird, ist nicht hinzunehmen.

Die Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Investitionsvorhaben des Schienenpersonenfern-, des Schienengüter- und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), aber auch des allgemeinen ÖPNV (U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse) in Bayern droht aufgrund unzureichender Finanzausstattung auf den St.-Nimmerleinstag geschoben zu werden. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist bekanntermaßen ausweglos unterfinanziert, allein für Schienenprojekte in Bayern in der ersten Dringlichkeitsstufe fehlen mehrere Milliarden Euro. Ebenso krass wie bei den Bedarfsplanprojekten des Bundes ist das Missverhältnis zwischen Investitionsbedarf und zur Verfügung stehenden Finanzmitteln im SPNV und im allgemeinen ÖPNV. Aus dem GVFG-Bundesprogramm, das der Förderung von „ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro“ dient und das bekanntlich im Jahr 2019 ausläuft, stehen je Jahr ca. 330 Millionen Euro für Projekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung. Aus Bayern gibt es für die nächsten Jahre Anmeldungen für Pro-

jekte in Oberbayern, Mittelfranken, Schwaben und Unterfranken, deren Gesamtkosten auf etwa 5,4 Milliarden Euro beziffert werden (ca. 3,8 Milliarden Euro für DB-Vorhaben und ca. 1,6 Milliarden Euro für kommunale Vorhaben). Das Volumen der hierfür von Bayern gewünschten Finanzhilfen des Bundes liegt bei knapp 2,6 Milliarden Euro. Von diesem Betrag ist bis 2009 erst ein sehr kleiner Teil zugewendet worden. Niemand kann erwarten, dass der Bund in den nächsten Jahren zwei Drittel seiner Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm, welche wie gesagt der Förderung von Projekten in allen Bundesländern dienen sollen, nach Bayern gibt.

Auch aus den komplementär einzusetzenden Landesmitteln (FAG-Mittel, Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm und nicht konsumtiv eingesetzte und ggf. angesparte Regionalisierungsmittel) ist die Finanzierung aller als dringlich angesehenen SPNV-Projekte nicht ansatzweise darstellbar. In Konkurrenz um diese Landesmittel stehen zudem zahlreiche kleinere Vorhaben des SPNV wie etwa die Entschärfung von Engpässen (beispielsweise Fahrstraßenkreuzungen oder Eingleisbetriebe) oder der behindertengerechte Umbau von Stationen sowie des allgemeinen ÖPNV und partiell auch des Straßenbaus.