

Anfrage „Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke XV, XVI, XVII, VIII, XIX, XX, XXI)“ der bayerischen Landtagsabgeordneten Dr. Martin Runge (Fraktion „Bündnis 90 / Die Grünen“) vom 20.11.2008

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

*Kommentar von Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz
München, den 22.03.2009*

Zweite S-Bahn-Stammstrecke

- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XV)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XVI)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XVII)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XVIII)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XIX)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XX)**
- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XXI)**

Stammstrecke XV

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XV)

Anschreiben von Frau Katja Hessel, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, vom 18.02.2009 an die Präsidentin des Bayerischen Landtags, Barbara Stamm, bezüglich der Anfrage „Stammstrecke XV“:

„Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke 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 entgegensetzen zu können.

Im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich immer wieder Optimierungspotentiale, 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:

(...)

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Hessel“

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XV)

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. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

Wie beurteilt und bewertet die Staatsregierung die Aussage von Herrn Scheller von der DB Projektbau, Projektleiter des Vorhabens Zweite S-Bahn-Stammstrecke, auf der Sonderbürgerversammlung am 30. Juli in Haidhausen, der Auftrag für die Neuplanung sei erteilt worden unter der Maßgabe, die Finanzierung solle gestreckt werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Der Auftrag für die Neuplanung des Planfeststellungsabschnitts 3 wurde erteilt, da sich bei den nach Mitteilung der gestiegenen Kosten durch die Vorhabensträgerin Deutsche Bahn im Sommer 2006 notwendigen Prüfungen zeigte, dass sich durch die beauftragte Neuplanung mehrere positive Effekte erzielen ließen: eine Steigerung des Nutzens durch Verkürzung der Fahrzeiten, eine Entlastung der Anwohner in Haidhausen und eine Kostenreduzierung. Diese Effekte schlugen sich bei der Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung im August 2008 in einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,25 nieder. Die Möglichkeit einer Streckung der Finanzierung ist ein weiterer positiver Effekt, da zur Realisierung des Projekts eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm unabdingbar ist. Eine solche kann jedoch nur im Rahmen der im Bundesprogramm jährlich zur Verfügung stehenden Mittel erfolgen.

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

Hier widerspricht sich die bayerische Staatsregierung gleich in dreifacher Hinsicht. Wenn ein Nutzen/Kosten-Indikator größer als 1,0 ist, dann bedeutet eine Streckung der Finanzierung keine Nutzensteigerung, sondern eine Nutzenminderung, da der zu erwartende Nutzen später eintritt und somit abdiskontiert werden muss. Zweitens wurden die angegebenen Fahrzeitverkürzungen bereits in der ersten Untersuchung geltend gemacht, so dass sie sich jetzt in der erneuten Untersuchung nicht noch einmal im Nutzensaldo bemerkbar machen können; die Fahrzeitdifferenz zwischen Marienhof und Giesing ist mit 0,7 bis 1,1 Minuten zu gering, um wirtschaftlich relevant sein zu können. Drittens ist bei der Optimierung nicht die Fahrzeit alleine maßgebend sondern die von Haus zu Haus Reisezeit, d.h. die Summe aus Zugangszeit, Wartezeit, Fahrzeit, Umsteigezeit und Abgangszeit. Im Hinblick auf das sehr schlechte Abschneiden des zweiten S-Bahntunnels in den Bereichen Wartezeit, Umsteigezeit sowie Zu- und Abgangszeit ist es nicht nachvollziehbar, warum sich beim Bau des zweiten S-Bahntunnels so ein großer Nutzen ergeben soll.

Frage 2:

Für wie wahrscheinlich hält die Staatsregierung die Realisierung der zweiten Baustufe (Tunnelröhre bis zur St.-Martin-Straße) vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Herr Scheller von der DB Projektbau, Projektleiter des Vorhabens Zweite S-Bahn-Stammstrecke, auf der Sonderbürgerversammlung am 30. Juli in Haidhausen sagte: „die zweite Baustufe, so sie denn kommt“?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung legt beide Baustufen der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zugrunde. Der so ermittelte positive Nutzen-Kosten-Indikator ist Voraussetzung für eine Förderung durch den Bund. Dies bildet die Grundlage der Staatsregierung für das weitere Vorgehen zur Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

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

Eine Nutzen/Kosten Analyse, die beide Baustufen berücksichtigt, ist nur sinnvoll, wenn die Finanzierungssicherheit für das ganze Projekt gegeben ist. Bei dem zweiten S-Bahntunnel ist die Finanzierungssicherheit noch nicht einmal bei der ersten Baustufe gegeben; geschweige denn für die zweite Baustufe. Der S-Bahntunnel ist zudem auch nicht in den Konjunkturpaketen des Bundes enthalten. Des weiteren ist für die zweite Baustufe bei einer späteren Realisierung der Nutzen

abzudiskontieren. Da aufgrund der explodierenden Kosten das Projekt – anders als von der Bayerischen Staatsregierung beteuert – nicht in einer einzigen Baumaßnahme realisiert werden kann, gehen Synergieeffekte beim Bau verloren. Beim nachträglichen Bau der zweiten Baustufe würde sich die Bauzeit und die Beeinträchtigung der Anwohner verdoppeln.

Frage 3:

Was bedeutet „mittel- und langfristig“ in den Augen der Staatsregierung (Vorspann in der Beantwortung der schriftlichen Anfrage *Stammstrecke IX* durch die Staatsregierung: „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) vor dem Hintergrund, dass die zweite Stammstrecke erst 2020 bzw. 2022 fertig gestellt sein soll?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Der Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur, insbesondere in der Größenordnung der zweiten Stammstrecke, bedarf Vorlaufzeiten. Planungen, Finanzierungsregelungen, Genehmigungsverfahren und der Bau erfordern Zeit, bevor die neue Schieneninfrastruktur einer Nutzung zugeführt werden kann. Vor diesem Hintergrund sieht die Staatsregierung in diesem Zusammenhang Zeiträume von zehn bis fünfzehn Jahren als „mittelfristig“ an.

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

Wenn die Bayerische Staatsregierung mittelfristig als Zeitraum von 10 bis 15 Jahren definiert, dann wäre eine Inbetriebnahme im Jahr 2022 aus Sicht des Jahres 2009 mittelfristig. Da der Tunnel mittel- oder langfristig realisiert werden soll, zählt eine Realisierung des zweiten S-Bahntunnels im Jahr 2022 offenbar als Best-Case-Szenario. Vor diesem Hintergrund sollte die Bayerische Staatsregierung die Aussagen des ehemaligen Verkehrsministers Otto Wiesheu aus dem Jahr 2006, der S-Bahntunnel sei bereits 2010 fertiggestellt, gut begründen. Faktisch bedeutet das Festhalten der Bayerischen Staatsregierung am zweiten S-Bahntunnel aufgrund der knappen Haushaltsmittel somit die Realisierung des Szenarios Planungsnullfall.

Frage 4:

Geht die Staatsregierung von tatsächlich niedrigeren Kosten allein für den PFA 3, d.h. allein für den Tunnelabschnitt östlich der Isar, durch die neue Planungsvariante im Vergleich zur bisherigen Planung aus?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Die Staatsregierung hält es nicht für zielführend, die Kosten von Planungsvarianten separat für einzelne Bauabschnitte miteinander zu vergleichen. Um zu einem sinnvollen Ergebnis zu kommen, muss ein Kostenvergleich immer das Gesamtprojekt umfassen. Die Kosten für das Gesamtprojekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke einschließlich Netzergänzender Maßnahmen“ fallen günstiger im Vergleich zur ursprünglichen Planung aus. Dazu trägt unter anderem bei, dass kein ESTW im Planfeststellungsabschnitt 3 mehr notwendig ist und der Umbauaufwand im oberirdischen Teil des Ostbahnhofs deutlich geringer ausfällt.

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

Die Bayerische Staatsregierung unterstellt, dass die Realisierung des zweiten S-Bahntunnels einzelne netzergänzende Maßnahmen im Außenbereich überflüssig machen würde. Das ist definitiv falsch, da die netzergänzenden Maßnahmen im Außenbereich die dortigen Kapazitätsengpässe und dortigen Betriebsinstabilitäten vermeiden und dies nicht durch innerstädtische Maßnahmen substituiert werden kann. Der Verzicht auf das elektronische Stellwerk Ostbahnhof widerspricht zudem der Maßnahmenstrategie „Elektronik vor Beton“.

Frage 5:

Hat die Staatsregierung gesicherte Zahlen zu den Investitionskosten zum Spätsommer 2008 erhalten, so wie sie dies in Beantwortung der schriftlichen Anfrage *Stammstrecke IX* behauptet hat oder, falls nein, für welchen Zeitraum erwartet sie jetzt gesicherte Zahlen zu bekommen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die Staatsregierung hat noch keine gesicherten Zahlen zu den Investitionskosten erhalten. Nach dem Wegfall des Transrapid ergab sich auch für die zweite S-Bahn-Stammstrecke die Notwendigkeit, Anpassungen zu prüfen. Dies verzögerte die Fertigstellung der Entwurfsplanung für den Planfeststellungsabschnitt 3. Gesicherte Zahlen zu den Investitionskosten setzen jedoch den Abschluss der Entwurfsplanung voraus. Diese wird nunmehr für die zweite Jahreshälfte 2009 erwartet.

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

Wenn die Bayerische Staatsregierung über keine gesicherten Zahlen zu den Investitionsaufwendungen verfügt, dann kann sie unmöglich eine standardisierte Bewertung erstellen und behaupten, dass der Nutzen gestiegen sei, weil die gesicherten Investitionsaufwendungen als Zahlenwert im Nenner des Nutzen/Kosten-Indikators stehen.

Frage 6:

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 wie auch mit der Anfrage Stammstrecke IX gestellt worden, wurde von der Staatsregierung jedoch nicht beantwortet. In Beantwortung der Frage 2 der Anfrage Stammstrecke IX heißt es dann: „Überschlägig ist derzeit vorgesehen, ungefähr gleiche Anteile an der Finanzierung aus Landes-GVFG- und Regionalisierungsmitteln zu bestreiten, einen etwas größeren Anteil aus FAG-Mitteln“. Diese Aussage beantwortet aber weiterhin nicht die obige Frage.)

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Trotz ihrer Kürzung stehen weiterhin Regionalisierungsmittel für die zweite Stammstrecke zur Verfügung. Der freistaatliche Anteil muss aus diesen, gemeinsam mit höheren Mitteln aus Landes-GVFG und FAG, geleistet werden. Die Entscheidung über die Finanzierung obliegt jedoch letztlich dem Landtag.

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

Hieraus leitet sich eindeutig ab, dass – anders als bisher von der Bayerischen Staatsregierung behauptet – der Zweite S-Bahntunnel in direkter Konkurrenz zu anderen bayerischen ÖPNV-Projekten steht.

Stammstrecke XVI

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XVI)

Anschreiben von Frau Katja Hessel, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, vom 18.02.2009 an die Präsidentin des Bayerischen Landtags, Barbara Stamm, bezüglich der Anfrage „Stammstrecke XVI“:

„Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke 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 entgegensetzen zu können.

Im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich immer wieder Optimierungspotentiale, 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:

(...)

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Hessel“

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XVI)

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. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

Aus welchem Grund unterzieht die Staatsregierung zwar „mitgeteilte Kostensteigerungen einer zeitaufwendigen Prüfung auf ihre Plausibilität“ (zitiert aus Antwort zu Frage 3 in Stammstrecke IX), nicht jedoch die ursprünglichen Kostenansätze?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die gesamten Planungen einschließlich aller Kostenansätze werden von der Staatsregierung im Rahmen des Möglichen auf Plausibilität überprüft.

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

In Anbetracht der zahlreichen Fehler und Widersprüche zu korrektem wirtschaftswissenschaftlichem Vorgehen geht es der Bayerischen Staatsregierung nicht darum, ein Projekt korrekt nach wissenschaftlichem Vorgehen zu bewerten; vielmehr geht es offenbar darum, ein Großprojekt entgegen jeglicher Vernunft politisch durchzuboxen.

Frage 2:

Hält es die Staatsregierung für ein seriöses Vorgehen, einen Kostenansatz von gut 500 Millionen Euro der Auswahl einer Variante zugrunde zu legen, wenn dann die Kostensätze innerhalb weniger Jahre auf bis zu über 1,8 Milliarden Euro ansteigen und die Staatsregierung die Steigerung von gut 800 Millionen Euro auf mehr als 1,5 Milliarden Euro als „eher vorhersehbar“ bezeichnet?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Ja. Es entspricht den Erfahrungen, dass mit zunehmender Tiefe der Planung Kostensteigerungen auftreten können, da die Ansätze der Vorplanung bspw. für Leit- und Sicherungstechnik oder Bauleistung während der Entwurfsplanung bei vielen Vorhaben als zu niedrig erweisen. Dennoch ist die Einteilung der Leistungsphasen nach HOAI sinnvoll, um in der Tiefe abgestufte Planungen zu ermöglichen. Die Kostenentwicklung bei Eisenbahninfrastrukturprojekten war in den letzten Jahren außerdem stark durch die Entwicklung auf den Rohstoffmärkten beeinflusst. Die Preise für die im Eisenbahnbau häufig verwandten Rohstoffe Betonformstahl und Kupfer bspw. haben sich zwischen 2000 und 2008 verdoppelt.

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

Die bayerische Staatsregierung übersieht, dass die Kostensteigerungen beim zweiten S-Bahntunnel überwiegend aufgrund völlig falscher Annahmen wie z.B. eine völlig unrealistisch geringe Tunneltiefe zurückzuführen sind (ursprünglich 17 m statt 40 m gemäß aktueller Planungen). Selbstverständlich würden sich auch bei Alternativprojekten Kostensteigerungen ergeben, aber keineswegs um Faktor 3. Des Weiteren ist anzumerken, dass die Einteilung der Leistungsphasen die Annahme völlig unrealistischer Kostenansätze weder impliziert noch rechtfertigt. Die bayerische Staatsregierung scheint aus ihren Fehlern bei anderen Projekten offenbar nichts gelernt zu haben.

Frage 3:

Meint die Staatsregierung mit der Formulierung der Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke IX, „beruhen die vorherigen Kostensteigerungen jeweils zum Großteil auf einer immer weiteren Vertiefung der Planung und waren insofern sehr viel eher vorhersehbar“, dass die Zweite S-Bahn-Röhre von Vertiefung zu Vertiefung der Planung in immer größerer Tiefe geplant wurde (von ursprünglich 20 Meter auf dann 40 Meter)?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Nein, natürlich nicht. Mit „Vertiefung der Planung“ meint die Staatsregierung, dass die Detailkenntnisse mit Fortschritt der Planungen zunehmen. Dieser kontinuierliche Erkenntnisgewinn wird durch die Abstufung der Planungsphasen nach HOAI auch bezweckt.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:
Die Absenkung der Tunnellage von 17 m auf 40 m Tiefe hat einen entscheidenden Anteil an den Kostensteigerungen.*

Frage 4:

Wie hoch waren die in Frage 5 in Stammstrecke IX genannten „eingetretenen Kostensteigerungen“ bei den netzergänzenden Maßnahmen konkret?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Zu Beginn der Planungen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke wurden 20 Netzerfüllende Maßnahmen für notwendig erachtet. Hierfür wurden Kosten in Höhe von rund 200 Mio. EUR geschätzt. Im Zuge des laufenden Planungsprozesses wurden in mehreren Iterationsschritten Notwendigkeit sowie Art und Umfang der Netzerfüllenden Maßnahmen überprüft. Über diese Iterationen haben sich die nach dem aktuellen Stand der Planungen erforderlichen Maßnahmen ergeben. Die DB ProjektBau hat jedoch für alle 20 Netzerfüllenden Maßnahmen eine Vorplanung durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass für alle Netzerfüllenden Maßnahmen Kosten von rund 376 Mio. EUR zu erwarten wären.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:
Da der Tunnel Kapital von 2 Milliarden € bindet, versucht die bayerische Staatsregierung verzweifelt, diese Kostenexplosion durch Streichung von notwendigen netzergänzenden Maßnahmen im Außenbereich abzumildern. Sie übersieht dabei jedoch, dass der Nutzen bei Nichtrealisierung der netzergänzenden Maßnahmen überproportional einbricht und die Betriebsinstabilitäten damit nicht beseitigt werden. Beispielsweise hat der zweigleisige Ausbau der Strecke Giesing – Perlach nicht das Geringste mit dem zweiten S-Bahntunnel zu tun.*

Frage 5:

Wie hoch waren die in Frage 5 in Stammstrecke IX genannten „eingetretenen Kostensteigerungen“ bei der Station Marienhof konkret?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die in der Beantwortung der Frage 5 der Schriftlichen Anfrage „Stammstrecke IX“ genannten Kostensteigerungen bei der Station Marienhof betragen für den in Bezug genommenen Zeitraum rund 37 Mio. €. Grund hierfür waren genauere Kenntnisse der Geologie mit den daraus resultierenden Anforderungen an die Bautechnik, vertiefte Untersuchungen hinsichtlich der U-Bahn-Querung sowie verschärfte Anforderungen an den Brandschutz.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:
Die Planungsänderungen dürften auch am Ostbahnhof zu erheblichen Kostensteigerungen führen.*

Frage 6:

In welcher Größenordnung erhöhten sich die Ansätze für die „Gebühren für die Bauleistungs- und Haftpflichtversicherung“?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Die europaweite Ausschreibung der Versicherungsleistung für die zweite S-Bahn-Stammstrecke ergab einen um den Faktor 3,4 höheren Prozentsatz als ursprünglich angenommen.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:
Nach dem Unglück beim Stadtbahnbau in Köln sind weitere Kostensteigerungen zu erwarten.*

Stammstrecke XVII

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XVII)

Anschreiben von Frau Katja Hessel, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, vom 18.02.2009 an die Präsidentin des Bayerischen Landtags, Barbara Stamm, bezüglich der Anfrage „Stammstrecke XVII“:

„Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke 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 entgegensetzen zu können.

Im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich immer wieder Optimierungspotentiale, 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:

(...)

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Hessel“

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XVII)

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. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

Hält die Staatsregierung die vorgesehene Reduzierung der Zugzahlen auf der bestehenden Stammstrecke und das Erzwingen zusätzlicher Umsteigevorgänge in den Knotenbahnhöfen nicht für kontraproduktiv im Hinblick auf das Ziel die Bedienungsqualität zu erhöhen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Durch die Realisierung einer 2. S-Bahn-Stammstrecke werden die Voraussetzungen geschaffen, den prognostizierten verkehrlichen Entwicklungen im Großraum München ein entsprechendes S-Bahnangebot entgegenzusetzen zu können sowie die Qualität im gesamten S-Bahnnetz zu verbessern. Ohne zusätzliche Infrastruktur im Kernbereich des Münchner S-Bahnsystems und die damit einhergehende Entlastung der bestehenden Stammstrecke ist die Erhöhung der Bedienungsqualität nicht möglich. Zusätzliche Umsteigevorgänge werden – im Gegensatz zur immer wieder diskutierten Südring-Variante – nur für einen geringen Teil der Fahrgäste erforderlich werden.

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

Die Bayerische Staatsregierung erkennt nicht, dass die Schaffung einer zweiten S-Bahnstammstrecke nicht logisch zwingend bedeutet, dass ein neuer Tunnel gebaut werden muss. Es gibt mehrere Möglichkeiten die S-Bahn in der Münchener Innenstadt zu ertüchtigen. Außerdem werden – anders als von der Bayerischen Staatsregierung dargestellt – je nach Betriebsprogramm bei der Realisierung des zweiten S-Bahntunnels für etwa 20–30 Prozent aller Fahrgäste neue(!) Umsteigezwänge geschaffen. Aufgrund der zum Teil extrem langen Umsteigewege ergeben sich mit den Wartezeiten auf die Anschlusszüge Reisezeitverlängerungen von etwa 10 Minuten.

Im Gegensatz dazu ermöglicht das Betriebskonzept des Alternativprojekts „Teilausbau Südring“ Direktverbindungen von allen S-Bahnstationen zu allen Bahnhöfen der heutigen S-Bahn-Stammstrecke; die Behauptung des Gegenteils durch die Bayerische Staatsregierung ist somit gegenstandslos.

Frage 2:

Ist die vorgesehene Reduzierung der Zugzahlen auf der bestehenden Stammstrecke vereinbar mit der Verpflichtung der DB AG bzw. deren Vorläuferunternehmens gegenüber der Landeshauptstadt München aus den 60er Jahren, über die Stammstrecke eine innerstädtische Verkehrserschließung im U-Bahn-Standard zu gewährleisten?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Auch mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke werden auf der bestehenden Stammstrecke durchschnittlich alle 3 bis 4 Minuten S-Bahnfahrten stattfinden. Diese Zugdichte ist mit dem Bedienungsstandard im U-Bahnnetz vergleichbar.

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

U-Bahnstandard bedeutet in München, dass in der Hauptverkehrszeit auf der U-Bahnstammstrecke Münchener Freiheit – Implerstraße im 2,5 Minutentakt gefahren wird, also 24 Züge pro Stunde. Auf der S-Bahnstammstrecke wird derzeit mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit gefahren. Bei Realisierung des von der Bayerischen Staatsregierung geplanten Betriebsprogramms würden 20 Züge pro Stunde und Richtung den bestehenden und 14 Züge pro Stunde und Richtung den neuen S-Bahn-Tunnel benutzen; auf der bestehenden Stammstrecke ergibt sich somit eine Reduzierung der Bedienung um ca. 30%, so dass der U-Bahnstandard unterschritten wird.

Frage 3:

Sieht die Staatsregierung nicht gravierende Kommunikationsdefizite zwischen ihr als Aufgabenträgerin und der DB AG als Vorhabensträgerin, dass von letzterer erst im Sommer 2006 über die massive Bauzeitverlängerung im Hinblick auf den Nukleus informiert wurde?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Nein. Im Auftrag der DB AG wurde durch die DB ProjektBau bis Sommer 2006 der Nukleus am Hauptbahnhof geplant. Auf Basis dieser Planungen wurde das Bay. StMWIVT von der DB AG informiert.

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

Da bereits die Kommunikation aufgrund der Planungsunstimmigkeiten zwischen Infrastruktur und Betriebsplanung zwischen der DB Projektbau und der DB AG nicht funktioniert, ist es unwahrscheinlich, dass die Kommunikation zwischen dem DB Konzern und dem Bayerischen Wirtschaftsministerium besser klappt.

Frage 4:

Sieht die Staatsregierung in der jetzigen Planung zur Realisierung des Projektes 2. S-Bahn-Röhre in zwei Baustufen nicht die Gefahr, dass durch die Etappierung gravierende Effizienzverluste eintreten?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Nein.

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

Die Antwort ist falsch. Abgesehen von den Nutzenminderungen durch Verschiebungen und Anpassungen ist der Fixkostenanteil (z.B. Baustelleneinrichtungskosten, Baustellenabbaukosten, Personalkosten) an den Gesamtkosten bei einer Etappierung höher. Unabhängig davon steigen die negativen externen Effekte weiter, da sich die Beeinträchtigungen der Anwohner durch doppelt so lange Bauzeiten deutlich erhöhen.

Frage 5:

Was sind die Gründe dafür, dass die Staatsregierung in Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke X erklärt, die Verteilung der Züge an den jeweiligen Bahnsteigkanten am Leuchtenbergring über Weichenverbindungen, also niveaugleich, sei „unumgänglich“?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Sowohl östlich als auch westlich des Bahnhofs Leuchtenbergring erfolgen die Streckentrennungen niveaufrei. Damit wird eine hohe Leistungsfähigkeit gewährleistet. Die Verteilung der S-Bahnen an die je Richtung zur Verfügung stehenden zwei Bahnsteigkanten erfolgt durch Weichenverbindungen. Dies ist „unumgänglich“, da Weichen notwendig sind, um aus einem Streckengleis mehrere Gleise (z.B. in einem Bahnhof) anfahren zu können.

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

Die Antwort der Bayerischen Staatsregierung verwundert, weil sie noch in der Anfrage Stammstrecke X, Frage 4, folgendes behauptet hatte:

«(...) Die Verteilung der Züge an den jeweiligen Bahnsteigkanten erfolgt über Weichenverbindungen, also niveaugleich. Dies ist jedoch unumgänglich; niveaufreie Lösungen schaffen keine weiteren betrieblichen Verbesserungen. (...)»

Ferner verwechselt die Bayerische Staatsregierung in der Eisenbahntechnik klar vorgegebene Definitionen: Kreuzungsfreiheit schließt selbstverständlich nicht aus, dass vor oder nach dem Überqueren eines Überwerfungsbauwerkes die Option besteht, durch Weichenverbindungen die Züge auf das jeweils andere Streckengleis zu führen. Es bleibt abzuwarten, ob in der Neuplanung des Planfeststellungsabschnittes 3 nach unserer massiven öffentlichen Kritik an der höhengleichen Fahrstraßenkreuzung Berg am Laim – Marienhof mit Daglfing – Ostbahnhof künftig die Kreuzungsfreiheit gegeben ist. Im Übrigen sollte sich die Bayerische Staatsregierung an die Terminologie der Eisenbahnfachliteratur halten.

Frage 6:

Ist die Staatsregierung wirklich der Auffassung, niveaufreie Lösungen zur Verteilung der Züge an den Bahnsteigkanten würden nicht für betriebliche Verbesserungen sorgen, so wie sie dies in Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke X erklärt?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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

Der Verweis auf die Frage 5 zeigt, dass die Bayerische Staatsregierung die Problemstellung entweder nicht verstanden hat oder versucht durch die bewusste Missachtung der Terminologie der Eisenbahnfachliteratur von ihren Planungsfehlern abzulenken.

Frage 7:

Sind die Annahmen zur ausgefahrenen Geschwindigkeit, die in den in Beantwortung der Frage 6 in *Stammstrecke X* genannten Fahrzeitgewinnen zum Ausdruck kommen, nicht viel zu optimistisch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass auch aktuell auf vielen S-Bahn-Abschnitten die trassierungstechnisch möglichen Höchstgeschwindigkeiten nicht ausgefahren werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit ist abhängig vom Betriebsablauf und der Belegung auf einer Strecke. Daher kann es notwendig sein, unterhalb der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Durch die 2. S-Bahn-Stammstrecke wird die erforderliche Kapazität geschaffen, um die trassierungstechnisch mögliche Höchstgeschwindigkeit konsequenter nutzen zu können.

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

Maßgebend für das konsequente Ausnutzen der Höchstgeschwindigkeit ist die Betriebsstabilität im Gesamtsystem. Die Fahrzeitdifferenz von 0,7 bzw. 1,1 Minuten zwischen Marienhof und Giesing der Planung Haidhausen 2 im Vergleich zur Planung Haidhausen 1 ist bei Weitem zu gering, um sich auf den Nutzen-Kosten-Indikator der Standardisierten Bewertung relevant auszuwirken. Des weiteren ist zu erwarten, dass die ohnehin sehr geringen Fahrzeitdifferenzen durch weitere betriebliche Zwänge im Außenbereich verpuffen.

Frage 8:

Hält die Staatsregierung ihre in Beantwortung der Frage 7 in *Stammstrecke X* aufgestellte Behauptung aufrecht, dass „seit der Durchführung umfangreicher Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten im vorhandenen Stellwerk München-Ost keine gravierenden Ausfälle mehr aufgetreten“ seien?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Ja, die Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten am Stellwerk München Ost haben zu einer Stabilisierung im Betriebsablauf geführt.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Auch nach der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten kam es zu mehreren Betriebsausfällen aufgrund des Stellwerksausfalls München Ost. Die Presse hat ausführlich darüber berichtet.

Stammstrecke XVIII

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XVIII)

Anschreiben von Frau Katja Hessel, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, vom 18.02.2009 an die Präsidentin des Bayerischen Landtags, Barbara Stamm, bezüglich der Anfrage „Stammstrecke XVIII“:

„Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke 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 entgegensetzen zu können.

Im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich immer wieder Optimierungspotentiale, 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:

(...)

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Hessel“

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XVIII)

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. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

Sieht die Staatsregierung vor dem Hintergrund der zahlreichen Planungsschiefen wie etwa höhengleiches Kreuzen und Einfädeln oder den Wegfall ursprünglich geplanter weiterer Bahnsteigkanten tatsächlich mit der aktuellen Stammstreckenplanung „die Flexibilität bei der Angebotsplanung für die S-Bahn München“ als „erhalten“ an, so wie sie dies in Beantwortung der Fragen in Stammstrecke XI behauptet?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Planungsschiefen sind für die Staatsregierung nicht erkennbar. Die Flexibilität bei der Angebotsplanung wird durch die zusätzlichen Kapazitäten der 2. Stammstrecke zusammen mit den Netzergänzenden Maßnahmen auf den Außenästen geschaffen.

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

Zu den Binsenweisheiten in der Eisenbahnplanung gehört, dass die Flexibilität in der Angebotsplanung nicht nur durch die Streckenkapazität bestimmt wird, sondern auch durch die durch die Gleistopologie erzwungenen Fahrstraßenkreuzungen. Die Gleistopologie des zweiten S-Bahntunnels löst nicht nur nicht die betrieblichen Zwangspunkte im Außenbereich, sondern schafft durch seine unprofessionelle Anbindung an das bisherige Schienennetz neue betriebliche Zwangspunkte, so dass die reine zusätzliche Streckenkapazität des neuen S-Bahntunnels nicht zur Geltung kommen wird.

Frage 2:

Was hätte der in Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke XII so genannte „sehr aufwendige(n) Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz“, auf den jetzt nach der aktuellen Planung verzichtet werden soll, genau beinhaltet und wie hoch waren hierfür zuletzt die Kostenansätze?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Maßnahme „Niveaufreie Verzweigung Westkreuz“ beinhaltet die niveaufreie Einfädelung der Strecke aus Richtung Herrsching in die Strecke Tutzing – Pasing. Hierzu muss auch das Streckengleis Tutzing – Pasing umfangreich angepasst werden. Die im Gleisdreieck liegende Kleingartenanlage müsste teilweise überbaut werden. Auf Basis einer Vorplanung durch die DB ProjektBau wurden Kosten von 23,6 Mio. € ermittelt.

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

Die Antwort ist richtig.

Frage 3:

Wie sehen die Angebotsplanungen für den Westarm der derzeitigen S6 aktuell aus, auf die sich die Staatsregierung in Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke XII bezieht und mit der sie den Wegfall des ursprünglich vorgesehenen zusätzlichen Wendegleises in Gauting begründet?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Planungen für den Westast der S6 sehen je nach Angebotskonzept eine Fortführung des heutigen S-Bahnangebotes bzw. 4 S-Bahnen je Stunde und Richtung bis Starnberg vor. Ab Starnberg steht angepasst an die verkehrliche Nachfrage ein S-Bahnangebot mit drei bzw. zwei S-Bahnen je Stunde und Richtung zur Verfügung.

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

Zwischen Starnberg und Tutzing ergibt sich also je nach Angebotskonzept eine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand, da bereits heute zwischen Starnberg und Tutzing weitestgehend ein 20-Minutentakt gefahren wird, der sich insbesondere im Freizeitverkehr hoher Nachfrage erfreut. In der ursprünglichen Planung hat die Bayerische Staatsregierung die Realisierung des zweiten S-Bahntunnels dadurch begründet, dass auf allen Außenstrecken im stadtnahen Bereich (hier also bis Gauting) ein 10-Minutentakt angeboten wird. Es ist bezeichnend für das Planungschaos, dass, obwohl bereits heute im Außenbereich die Infrastruktur für einen 10-Minutentakt bis Gauting gegeben ist, selbst nach der Realisierung des zweiten S-Bahntunnels nun von einem 10-Minutentakt bis Gauting keine Rede mehr ist.

Frage 4:

Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass der Verzicht auf das ursprünglich geplante Überwerfungsbauwerk Westkreuz die Freiheitsgrade in der Angebotsplanung nicht nur für die S5 und die S6 beschränkt, sondern aufgrund der engen Verzahnung im Bereich der Stammstrecke auch für das gesamte S-Bahnssystem?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Mit den Anforderungen aus der Angebotsplanung an die Infrastruktur lässt sich ein niveaufreier Ausbau des Westkreuzes derzeit nicht mehr begründen.

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

Es ist zu vermuten, dass durch den Verzicht auf den 10-Minutentakt bis Gauting bei den Fahrplankonzepten der Deutschen Bahn AG das Überwerfungsbauwerk Westkreuz entbehrlich geworden ist. An diesem Beispiel sieht man erneut die Abhängigkeit zwischen Infrastruktur und Angebotskonzept, die zusammen mit den Fahrzeugen das Planungsdreieck bilden. An dieser Binsenweisheit ändert auch der zweite S-Bahntunnel nichts.

Frage 5:

Aus welchem Grund werden die Angebotskonzepte, auf die in Beantwortung der Fragen in Stammstrecke XI und Stammstrecke XII immer wieder Bezug genommen wird, nicht in der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die Angebotsplanung unterliegt einer kontinuierlichen Fortschreibung, daher kann für eine Vorstellung und Diskussion derzeit keine stabile Grundlage zur Verfügung gestellt werden.

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

Die Angebotsplanung ist sehr stark mit den Aktivitäten der Kommunen vernetzt, da nicht nur die Taktzeiten und Taktfrequenzen der Anschlussbusse auf die S-Bahn abgestimmt werden müssen, sondern auch Belange der Siedlungsentwicklung, die ebenfalls der kommunalen Selbstverwaltung unterliegen, zu berücksichtigen sind. Auch die Abhängigkeit zu den Aktivitäten privater Träger ist zu berücksichtigen.

Aus diesem Grund wird in der Schweiz die gesamte Angebotsplanung nebst den dazu notwendigen Infrastrukturausbaumaßnahmen öffentlich diskutiert, wobei bei der Entscheidungsfindung nicht nur die Kommunen und Kantone sondern auch interessierte Privatpersonen miteinbezogen werden, um unter Hinzunahme externen Sachverständigen dem volkswirtschaftliche Optimum möglichst nahe zu kommen. Da die Landkreise und Kommunen die Zuschüsse zu den Busverkehren leisten, zeigt die Geheimniskrämerei der Bayerischen Staatsregierung nicht nur erhebliche Demokratiedefizite auf, sondern gefährdet auch das Ziel, in Zusammenarbeit mit Betroffenen und externen Fachleuten das volkswirtschaftliche Optimum zu erreichen.

Frage 6:

Wie beurteilt die Staatsregierung die Forderung nach einer Verlängerung der LZB über den Leuchtenbergring hinaus bis Daglfing, Riem und Trudering sowie zum Betriebshof Steinhausen zur Stabilisierung des gesamten S-Bahnbetriebs?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Die notwendige Streckenleistungsfähigkeit östlich des Leuchtenbergrings wird klassisch mit Signalen erreicht. Die Einrichtung einer Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) ist daher zuwendungsrechtlich nicht begründbar.

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

Auch hier missachtet die Bayerische Staatsregierung im Sinne eines effizienten Einsatzes von Steuergeldern die Planungsregel Elektronik vor Beton. Um die Betriebsstabilität zu erhalten bzw. nach einer bereits behobenen Betriebsstörung die Regenerationszeit des Gesamtsystems zu minimieren, ist eine optimale Disposition des Zugbetriebs anzustreben. Dies wird insbesondere durch eine Verkürzung der konventionellen Blockabschnitte auf LZB-Blockabschnitte erreicht. Dem Disponenten wird es dadurch nicht nur ermöglicht, die Zugfolgezeiten zu verringern sondern auch die Entscheidung erleichtert, im Störfall bei der Einfädelung und Ausfädelung die Reihenfolge der Züge zu ändern, da der zurückgestufte Zug im Falle eines Trassentausches seine Ist-Trasse leichter halten kann. Deshalb resultieren zahlreiche S-Bahn-Betriebsstörungen aus fehlender Redundanz des Zugbetriebs und der Infrastruktur.

Stammstrecke XIX

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XIX)

Anschreiben von Frau Katja Hessel, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, vom 18.02.2009 an die Präsidentin des Bayerischen Landtags, Barbara Stamm, bezüglich der Anfrage „Stammstrecke XIX“:

„Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke 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 entgegensetzen zu können.

Im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich immer wieder Optimierungspotentiale, 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:

(...)

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Hessel“

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XIX)

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. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

Wann wird nach Kenntnis bzw. Einschätzung der Staatsregierung die Erweiterung des S-Bahnwerkes Steinhausen, ursprünglich als „Netzergänzende Maßnahme“ Bestandteil der Planungen des Projektes 2. Stammstrecke, laut Auskunft der Staatsregierung jetzt von der DB AG in ein eigenständiges Projekt überführt, realisiert, welche Kosten fallen hierfür an und wann und wie soll deren Finanzierung geregelt werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die Erweiterung des S-Bahnwerkes Steinhausen befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Nach Vorliegen von Baurecht soll mit der Umsetzung begonnen werden. Für die Finanzierung sind GVFG-Mittel vorgesehen. Die Planungen haben Kosten von rund 23 Mio. € ermittelt.

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

Eine bedarfsgerechte Angebotsplanung im System S-Bahn München beinhaltet jährlich etwa 30 Millionen Zugkilometer und einen Fahrzeugbestand von ca. 300 – 305 ET423. Es ist zu hoffen, dass die Kapazität des S-Bahnbetriebswerkes Steinhausen diesen Anforderungen genügen wird.

Frage 2:

Wie sollen die „jetzt von der DB erstellten Planungen gewährleisten, dass die Kapazitäten des S-Bahnwerkes Steinhausen aufwärtskompatibel dem entsprechenden Bedarf angepasst werden können“, so wie die Staatsregierung dies in Beantwortung der Frage 1 in Stammstrecke XIII behauptet, auf welche konkreten Planungen der DB AG bezieht sich hier die Staatsregierung?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Maßnahme „Erweiterung des S-Bahnwerkes Steinhausen“ sieht vor, dass die Gleise der S8 in diesem Bereich Richtung Süden verschoben werden. Die dadurch gewonnenen Flächen können entsprechend den Anforderungen an das S-Bahnwerk für einen stufenweisen Ausbau (bspw. Einrichtung einer 2. Gleisharfe) genutzt werden.

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

Die Geschwindigkeit der S-Bahn zwischen Leuchtenbergring und Daglfing beträgt derzeit 80 km/h. Es ist anzustreben, dass durch diese Gleisverschiebung die Streckengeschwindigkeit zumindest nicht reduziert wird, zumal der Haltestellenabstand von Leuchtenbergring – Daglfing mit 4266 m recht groß ist.

Frage 3:

Ist nicht die heutige Infrastruktur vieler Außenäste bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, so dass die Behauptung der Staatsregierung, dass trotz Verzicht auf elf der ursprünglich geplanten netzergänzenden Maßnahmen die gesamtverkehrliche Wirkung der 2. Stammstrecke nicht verloren geht, als falsch anzusehen ist?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Nein, die bisherigen Planungen und Untersuchungen zeigen, dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke zusammen mit den Netzergänzenden Maßnahmen die Qualität im gesamten S-Bahnnetz verbessern wird.

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

Das ist definitiv falsch. Das ständige Wiederholen falscher Aussagen durch die Bayerische Staatsregierung erhöht den Wahrheitsgehalt dieser Falschaussagen nicht. Eisenbahntechnische Zwangspunkte sind die Folge von Naturgesetzen, die sich nicht durch politische oder irrationale Scheinargumente wegdiskutieren lassen.

Frage 4:

Weshalb wurde seitens der Staatsregierung und der DB AG stets verkündet, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Stammstrecke betrage nach Ertüchtigung im Rahmen des 520-Mio.-DM-Programms 33 bzw. 34 Zügen je Stunde und Richtung, wenn doch „der Ostbahnhof aufgrund seiner betrieblichen und verkehrlichen Aufgaben nur maximal 30 S-Bahn-Züge je Richtung und Stunde aufnehmen kann“, so wie dies die Staatsregierung jetzt in Beantwortung der Frage 2 in Stammstrecke XIII erklärt?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Die hohe verkehrliche Frequenz entlang der Stammstrecke einschließlich des Ostbahnhofs, mit seinen zusätzlichen umfangreichen betrieblichen Aufgaben, hat gezeigt, dass der Wert von 33 Zügen je Richtung und Stunde nicht praktikabel ist.

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

Erneut widerspricht sich hier die Bayerische Staatsregierung. Hierzu verweisen wir auf die Antwort der Bayerischen Staatsregierung zur Frage 3 in Stammstrecke XIII:

«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. (...) Hinzu kommt, dass der Ostbahnhof aufgrund seiner betrieblichen und verkehrlichen Aufgaben nur maximal 30 S-Bahn-Züge je Richtung und Stunde aufnehmen kann.»

Ferner verweisen wir auf die Planfeststellungsunterlagen der Deutschen Bahn AG unter PFA 1, Anlage 1, Teil A, Seite 25, 3. Absatz; DB ProjektBau, 14.11.2005:

«Die derzeit eingebaute LZB ermöglicht 37,5 Zugpaare pro Stunde auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke.»

Eigene Beobachtungen haben gezeigt, dass die kritische Zugfolge in der Praxis bei lebhaftem Betrieb knapp unter 90 Sekunden (also sogar noch unter den angegebenen 96 Sekunden = 37,5 Züge pro Stunde) liegt. Unter Berücksichtigung zahlreicher Optimierungen wie z.B. zügigere Zugabfertigung, Überlagerung des TAV-Verfahrens durch eine durch ortsfestes Personal veranlasste zentrale Türschließung und selbstständiges Öffnen der Türen in den Haltebahnhöfen der Stammstrecke, könnte die Betriebsstabilität weiter verbessert werden. Die Bayerische Staatsregierung scheut sich nicht zu widersprechen, nur um ein Scheinargument für die Realisierung des zweiten S-Bahntunnels zu suchen.

Frage 5:

Sieht die Staatsregierung nicht die Möglichkeit, dass die Einschränkungen am Ostbahnhof mit verschiedenen Maßnahmen wie der Optimierung der Zugabfertigung, der betrieblichen Disposition und der Zugsicherungstechnik sowie der vollständige Integration des Bahnsteiggleises 6 in den S-Bahnbetrieb aufgehoben werden können?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Der Bahnhof München Ost ist in einen S-Bahnteil (Gleise 1 bis 5) und einen Fernbahnteil (ab Gleis 6) unterteilt. Diese Unterteilung umfasst auch die Leit- und Sicherungstechnik. Die Integration des Gleises 6 in den S-Bahnteil des Ostbahnhofs würde einen grundlegenden Umbau der gesamten Leit- und Sicherungstechnik bedingen. Gleichzeitig müsste die Nutzung der im Fernbahnteil verbleibenden Gleise neu definiert werden, was umfangreiche Umbauten einschließlich von Funktionsverlagerungen außerhalb des Ostbahnhofs nach sich ziehen würde.

Optimierungsmöglichkeiten bei der Betriebsabwicklung der S-Bahnen am Ostbahnhof sind bereits im Rahmen der Realisierung des „520 Mio. DM Ausbauprogramms“ durch die DB AG geprüft wurden. Aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung des Ostbahnhofs führten betriebliche Optimierungen zu keiner Leistungssteigerung im S-Bahnteil des Ostbahnhofs.

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

Eine gute Verkehrsplanung zeichnet sich gerade dadurch aus, indem sie sich keine Optionen a priori per Denkverbot ausschließt. Selbstverständlich würde die Integration des Gleises 6 in die S-Bahnstammstrecke die Leistungsfähigkeit dieser erhöhen (siehe Kommentar zur Anfrage Stammstrecke XIX, Frage 4). Da die S-Bahnen vom Rosenheimer Platz aus kommend in Richtung Giesing auf Gleis 4 die Fahrrichtung wechseln, befahren sie das Gleis 4 einige Dekameter in der Gegenrichtung, so das niemals zwei S-Bahnzüge hintereinander auf Gleis 4 einfahren können. Somit steht für die aus dem bestehenden S-Bahntunnel kommenden S-Bahnzüge außer Gleis 4 nur noch Gleis 5 zur Verfügung. Da nun aber weniger als 50% aller S-Bahnen vom Rosenheimer Platz aus kommend in Richtung Giesing fahren, bedeutet das logisch zwingend, dass immer wieder zwei S-Bahnzüge unmittelbar hintereinander auf Gleis 5 einfahren müssen; dies erweist sich insbesondere dann als betrieblich kritisch, wenn der zuerst in das Gleis 5 eingefahrene Zug dort endet und anschließend mit 30 km/h in die Wendeanlage fährt. Da der nachfolgende Zug nun nicht in das Gleis 4 ausweichen kann, blockiert er damit an der Tunnelrampe die nachfolgenden Züge aus der Stammstrecke; könnte er auf Gleis 6 einfahren, wäre das Problem gelöst.

Würde man ausschließlich Gleis 6 der S-Bahnstammstrecke hinzufügen, wäre – anders als die Bayerische Staatsregierung behauptet – mit dieser Maßnahme alleine noch kein grundlegender Umbau des Ostbahnhofs verbunden, da lediglich durch einige Weichenumbaumaßnahmen die in Richtung Hauptbahnhof führende Fernbahn von Gleis 6 auf Gleis 7 umgelegt werden müsste. Im Gegensatz dazu könnte die in Richtung Rosenheim führende Fernbahn auf Gleis 8 verbleiben. Auch alle Gleise ab 9 aufwärts könnten unverändert bleiben.

Erst dann, wenn man – wie von uns im Alternativkonzept „Teilausbau Südring“ vorgeschlagen – zusätzlich die Gleise 7 und 8 der S-Bahn für den Südringverkehr zur Verfügung stellt, sind größere Umbaumaßnahmen erforderlich. Da jedoch der Fernbahnteil des Ostbahnhofs aufgrund zahlreicher Defizite wie z.B. fehlender behindertengerechter Ausbau, fehlender Durchbruch der westlichen Fußgängerunterführung, fehlendes adäquates Erscheinungsbild, undichte Bahnsteigdächer sowie suboptimale Gleisnutzung ohnehin komplett umgebaut werden sollte, empfehlen wir zur Nutzung von Synergieeffekten die große Umbaulösung. Die Aufwändungen für die große Umbaulösung schätzen wir auf etwa 200 Millionen €, wobei der S-Bahnanteil (S-Bahnteil bzw. durch die S-Bahn veranlasst) von etwa 150 Millionen € bereits in den Gesamtkosten für den Teilausbau Südring von 600 Millionen € enthalten ist. Anzumerken ist, dass der Salzburger Hauptbahnhof für etwa 270 Millionen € komplett umgebaut wird und an die zukünftigen eisenbahnbetrieblichen Anforderungen angepasst wird.

Frage 6:

Welcher Kostenansatz liegt aktuell vor für die in der ersten Baustufe vorgesehenen fünf netzergänzenden Maßnahmen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Die DB ProjektBau hat im Rahmen der Vorplanungen für die 5 Netzergänzenden Maßnahmen Kosten in Höhe von rund 98 Mio. € ermittelt.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:
Anhand der Aufstellung der Investitionsaufwendungen erkennt man, wie gering dieser Aufwand im Vergleich zum 2 Milliarden € teuren Monolith S-Bahntunnel ist.*

Frage 7:

Für welchen Zeitraum ist jetzt der zweigleisige Ausbau zwischen Markt Schwaben und Erding vorgesehen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Der zweigleisige Ausbau zwischen Markt Schwaben und Erding ist Bestandteil der Planungen zum Erdinger Ringschluss. Mittlerweile konnten hier die Vorplanungen abgeschlossen werden. Nach Vorlage der Entwurfs- und Genehmigungsplanung sollen durch die DB AG die Planfeststellungsverfahren beantragt werden. Es wird erwartet, dass für erste Maßnahmen aus dem Erdinger Ringschluss noch in 2009 das Planfeststellungsverfahren eröffnet werden kann. Darüber hinaus können derzeit keine belastbaren zeitlichen Angaben gemacht werden.

Es ist jedoch gewährleistet, dass der zweigleisige Ausbau im Bereich St. Koloman als netzergänzende Maßnahme zur 2. S-Bahn-Stammstrecke kompatibel zum zweigleisigen Ausbau zwischen Markt Schwaben und Erding ausgeführt wird.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:
Zur Wahrung von betrieblichen und baulichen Synergieeffekten sollte der zweigleisige Ausbau der 13 km langen Strecke Markt Schwaben – Erding nicht etappiert werden.*

Offenbar bindet der Zweite S-Bahntunnel soviel Investitionskapital, dass netzergänzende Maßnahmen im Außenbereich bis auf das absolut notwendige betriebliche Minimum abgespeckt werden, womit auch künftig größere Betriebsstörungen regelmäßig zu erwarten sind.

Frage 8:

Ist der zweigleisige Ausbau zwischen Weßling und Herrsching vorgesehen und, wenn ja, für welchen Zeitraum?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Die Notwendigkeit der Netzergänzenden Maßnahme „Zweigleisiger Ausbau Steinebach – Seefeld-Hechendorf“ befindet sich derzeit in der Überprüfung. Sollte die Notwendigkeit bestätigt werden, so wäre diese Maßnahme Bestandteil der ersten Baustufe der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Zur Verbesserung der Betriebsqualität sollte zumindest auch die 4 km lange Lücke Weßling – Steinebach zweigleisig ausgebaut werden, so wie das in den ursprünglichen Plänen vorgesehen war. In diesem Fall verbliebe dann nur noch der Abschnitt Seefeld-Hechendorf – Herrsching (5504 m ohne Zwischenstation) eingleisig; da die Fahrzeit Seefeld-Hechendorf – Herrsching 4,5 Minuten beträgt, wäre in diesem Fall bei einem 20-Minutentakt die Auslastung $9 \text{ Minuten} / 20 \text{ Minuten} = 45\%$. Falls es aufgrund anderer betrieblicher Zwangspunkten nicht gelänge, die fahrplantechnische Kreuzung aus diesem Streckenabschnitt herauszunehmen, müsste die in Richtung Herrsching fahrende S-Bahn dann in Seefeld Hechendorf maximal 5 Minuten warten. Eine ähnliche Situation ist derzeit zwischen Maisach und Mammendorf gegeben. Da im Fahrplankonzept „Teilausbau Südring“ keine Fahrplankreuzung zwischen Seefeld-Hechendorf und Herrsching vorgesehen und ein 10-Minutentakt bis Herrsching nicht notwendig ist, wäre der Verzicht auf das zweite Gleis zwischen Seefeld-Hechendorf und Herrsching somit vertretbar.

Stammstrecke XX

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XX)

Anschreiben von Frau Katja Hessel, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, vom 18.02.2009 an die Präsidentin des Bayerischen Landtags, Barbara Stamm, bezüglich der Anfrage „Stammstrecke XX“:

„Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke 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 entgegenseetzen zu können.

Im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich immer wieder Optimierungspotentiale, 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:

(...)

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Hessel“

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (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. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

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? (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 der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 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. Deckelbauweise 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.

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

Die Frage ist irreführend beantwortet, da der Eindruck erweckt wird, dass die Beeinträchtigungen der Anlieger nur beim Bau des Rettungsschachtes und des Rettungsstollens zu erwarten sind und dies sich über einen Zeitraum von 1,5 Jahren erstreckt. Die Beeinträchtigungen der Anwohner erfolgen jedoch keinesfalls nur beim Bau des Rettungsschachtes bzw. Stollens sondern vielmehr während der gesamten Rohbauzeit mit unterschiedlicher Intensität, wobei als Rohbauzeit mindestens 5 Jahre anzusetzen ist. Es ist zudem die Frage zu klären, ob der Betrieb der Straßenbahn am Ostbahnhof während der Rohbauzeit aufrecht erhalten werden kann. Obwohl auch der Bau des U-Bahnhofes Ostbahnhof so verträglich wie möglich gestaltet wurde, kam es seinerzeit im Zeitraum Herbst 1982 bis Frühjahr 1987 zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Frage 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 jedoch noch nicht beantwortet werden.)

Frage 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.)

Frage 4:

In welchen Straßen und an welchen Plätzen ist nach Ansicht 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.)?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 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.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 2, 3 und 4:

Da die Gesamtplanung erneut umgeworfen wurde, können diese Fragen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass bei der Planung Haidhausen 3 die Anwohner in der Kellerstraße und am Orleansplatz die meisten Beeinträchtigungen erfahren werden.

Frage 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.)?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 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 Rettungsstollen 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.

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

Es ist üblich, dass die Baufirmen bei der Abgabe ihrer Offerten teilweise eigene Vorschläge zur Bauausführung einbringen, über die dann erst entschieden wird. Aus diesem Grund kann man erst nach der Angebotserteilung und der Bekanntgabe des Bauverfahrens diese Frage beantworten.

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? (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 der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

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

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

Kein Kommentar.

Stammstrecke XXI

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XXI)

Anschreiben von Frau Katja Hessel, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, vom 18.02.2009 an die Präsidentin des Bayerischen Landtags, Barbara Stamm, bezüglich der Anfrage „Stammstrecke XXI“:

„Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke 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 Optimierungspotentiale, 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:

(...)

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Hessel“

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke XXI)

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. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1a:

Warum ist in Beantwortung der Frage 6 in Stammstrecke X die Fahrzeitdifferenz zwischen der alten und neuen Planung zwischen Marienhof und St.-Martin-Straße fünfmal so groß wie die Fahrzeitdifferenz zwischen der alten und neuen Planung zwischen Marienhof und Leuchtenbergring obwohl die Streckenlängendifferenzen zwischen der alten und neuen Planung beide Male in derselben Größenordnung liegt, die Stationszahl beide Male unverändert bleibt und die anderen Trassierungsparameter wie Mindestradius, Überhöhungsfehlbeträge und Beschleunigungskurven unverändert geblieben sind?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die unterschiedlichen Fahrzeitdifferenzen zwischen der alten und der neuen Planung auf den Ästen erklären sich dadurch, dass sich – entgegen der in der Frage aufgestellten Behauptung – die Streckenlänge und die geplanten Gleisbögen und damit die erreichbaren Geschwindigkeiten auf dem Südast geändert haben. Die relativ hohe Differenz in den Fahrzeiten auf dem Südast beruht jedoch vor allem auf der völlig unterschiedlichen Gestaltung des Ostbahnhofs. In der alten Planung war dieser ebenerdig als Bahnhof mit flankierenden Weichenbereichen und Durchrutschweg-Abhängigkeiten angeordnet, in der neuen Planung befindet er sich als Haltepunkt in Tunnellage auf freier Strecke. Dadurch sind Fahrzeiteinsparungen möglich.

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

In dieser Fragestellung verbleibt der Dissens zwischen der Bayerischen Staatsregierung und uns. Da aber die angesprochene Planung Haidhausen 2 ohnehin verworfen wurde, ist es aus Effizienzgründen nun nicht mehr notwendig, diesen Dissens weiter auszudiskutieren.

Frage 1b:

Wie kann auf den in der ursprünglichen Planung als unbedingt notwendig erachteten zweigleisigen Ausbau Giesing – Perlach verzichtet werden, wenn sich die S-Bahn pro Fahrtrichtung länger als drei Minuten im eingleisigen Streckenabschnitt befindet, also die Aufenthaltszeit mehr als dreimal so groß ist, wie die Verschiebung der Fahrplankreuzung im eingleisigen Bereich und wie kommt die Staatsregierung zu der Behauptung, es könne gegenüber der ursprünglichen Planung ein mindestens gleich bleibendes oft sogar noch verbessertes Fahrplanangebot gegenüber der ursprünglichen Planung realisiert werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1b:

Die Staatsregierung hat nicht behauptet, dass mit der neuen Planung ein verbessertes Fahrplanangebot gegenüber der ursprünglichen Planung realisiert werden könne. Sie hat vielmehr dargelegt, dass auf den S-Bahn-Außenästen ein verbessertes Fahrtenangebot gegenüber der heutigen Situation realisiert werden könne. Richtig ist, dass die neue Planung ein verbessertes Fahrplanangebot im Sinne großteils kürzerer Fahrzeiten gegenüber der ursprünglichen Planung schafft, auch wenn die Staatsregierung dies bisher noch nicht ausdrücklich betont hat.

Der zweigleisige Ausbau Giesing – Perlach ist notwendig, wenn ein sauberer 15-Minuten-Takt auf dem Ast Richtung Kreuzstraße realisiert werden soll, wie ursprünglich geplant. Aufgrund des hohen technischen Aufwands und der zu erwartenden Schwierigkeiten bei der Durchsetzung dieser Netzergänzenden Maßnahme wurden die Planungen inzwischen so angepasst, dass auf den zweigleisigen Ausbau in diesem Bereich zunächst verzichtet werden kann. Dies kann durch ein Betriebskonzept mit 10/20-Minuten-Rhythmus zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn sowie signaltechnische Anpassungen erreicht werden.

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

Selbstverständlich hat die Bayerische Staatsregierung behauptet, dass mit der neuen Planung ein verbessertes Fahrplanangebot realisiert werden kann, da die Realisierung kürzerer Fahrzeiten stets betont wurde. Die Kapazität der eingleisigen Strecke Giesing – Kreuzstraße befindet sich bereits heute an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, obwohl bis Höhenkirchen-Siegersbrunn nur ein 20-Minutentakt gefahren wird. Eine Veränderung des Fahrplans von einem 20-Minutentakt auf einen 10/20-Minutentakt würde den S-Bahn Betrieb trotz signaltechnischer Anpassungsmaßnahmen ohne Doppelspurausbau vollends zusammenbrechen lassen, da zu den betrieblichen Zwangspunkten Höhenkirchen-Siegersbrunn und Neubiberg die neuen betrieblichen Zwangspunkte Zugkreuzung Perlach und Zugkreuzung Hohenbrunn hinzu kämen. Bei solchen Planungsfehlern werden künftige große Betriebsstörungen direkt vorprogrammiert.

Wie schlecht die Bayerische Staatsregierung plant, erkennt man auch daran, dass im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Giesing – Deisenhofen ein neuer betrieblicher Zwangspunkt auf der Strecke Giesing – Perlach geschaffen wurde und die Streckengeschwindigkeit zwischen Giesing und Perlach aufgrund eines neuen Gleiswechsels reduziert werden musste. Die Fortführung der Zweigleisigkeit nach der Streckenverzweigung südlich von Giesing ca. 400 m Richtung Perlach nebst einer Verbesserung der Gleisgradienten hätte zu einer deutlich höheren Betriebsstabilität geführt. Wenn heute eine verspätete S-Bahn von Holzkirchen in Giesing einfährt, blockiert diese eine andere S-Bahn, die von Perlach ebenfalls nach Giesing fahren soll. Die von Perlach nach Giesing fahrende S-Bahn blockiert aufgrund der Fehlplanung der Bayerischen Staatsregierung zusätzlich unnötigerweise eine stadtauswärts fahrende S-Bahn Giesing – Perlach, weil der Gegenzug aus Perlach im eingleisigen Streckenabschnitt die S-Bahn aus Deisenhofen abwarten muss. Anschliessend überträgt die stadtauswärts fahrende S-Bahn nach Perlach ihre Verspätung auf weitere Züge der Gegenrichtung Perlach – Giesing...

Es ist zu wünschen, dass sich die Bayerische Staatsregierung selbst eisenbahntechnisches Know-How aneignet, damit sie künftig von der Deutschen Bahn AG, die streng betriebswirtschaftlich für sich optimiert, wissenschaftlich unabhängig tätig werden kann. Da die Sanktionen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gegenüber DB Regio im Falle von Betriebsstörungen viel zu lasch sind (ein hoher einstelliger Millionenbetrag im Vergleich zu den mehreren hundert Millionen Euro Regionalisierungsmitteln, die der DB Regio zufließen), ist es für die Deutsche Bahn AG wirtschaftlich vernünftig, die S-Bahninfrastruktur absolut auf Kante zu nähern; die Zeitverluste der Fahrgäste werden aus Sicht der Deutschen Bahn AG mit einem Stundensatz von 0,00 € abgerechnet, woraus drastische Fehlallokationen entstehen.

Frage 2:

Sind die Verhandlungen über einen Bau- und Finanzierungsvertrag zum Abschluss gebracht worden, so wie dies die Staatsregierung in Beantwortung von Frage 6 in Stammstrecke XIII angekündigt hat und, wenn nein, aus welchem Grund nicht und für wann erwartet die Staatsregierung dann den Abschluss der Vertragsverhandlungen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Verhandlungen über den Bau- und Finanzierungsvertrag konnten noch nicht endgültig zum Abschluss gebracht werden. Zwar wurde mit der Deutschen Bahn bis zum Sommer 2008 in vielen Fragen Einigkeit erzielt; solange jedoch die Entwurfsplanung einschließlich belastbarer Kostenschätzungen für den Planfeststellungsabschnitt 3 durch die Vorhabensträgerin noch nicht fertig gestellt ist, ist eine Endverhandlung des Bau- und Finanzierungsvertrags nicht möglich. Die Staatsregierung erwartet den Abschluss der Vertragsverhandlungen deshalb nunmehr in der zweiten Jahreshälfte 2009.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:
Ein Abschluss der Vertragsverhandlungen im Jahr 2009 ist völlig unrealistisch.*

Frage 3:

Bringt nach Ansicht der Staatsregierung die Formulierung im Beschluss des Münchner Stadtrates vom 23.01.2008, „die Landeshauptstadt befürwortet ... das Vorhaben einer 2. S-Bahn-Stammstrecke“, zum Ausdruck, dass man sich hier von der Zweiten S-Bahn-Röhre, so wie sie aktuell von Bayerischer Staatsregierung und DB AG geplant ist, löst?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Nein.

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

Die Formulierung ist ein politischer Kompromiss der rot/grünen Rathauskoalition im Münchener Stadtrat. Die SPD befürwortet den Tunnel, wohingegen die Grünen – von vereinzelt Ausnahmen abgesehen – dagegen sind. Mit dieser Kompromissformel akzeptieren die Koalitionspartner, dass in diesem Punkt Dissens besteht und jeder in der Frage des S-Bahntunnels im Stadtrat so abstimmen darf, wie er will ohne die Koalition zu gefährden.

Frage 4:

Ist nach Ansicht der Staatsregierung die Formulierung im Beschluss des Münchner Stadtrates vom 23.01.2008, „Der Stadtrat erwartet ... eine Baufertigstellung für beide Trassen zum Leuchtenberggring und zum Ostbahnhof bis 2016“, nicht als k.o.-Kriterium für die Zweite S-Bahn-Röhre, so wie sie aktuell von Bayerischer Staatsregierung und DB AG geplant, zu sehen, vor dem Hintergrund der Erklärungen von Bahn AG und Staatsregierung, mit Fertigstellung des einen Astes sei bis 2016 bzw. 2017 und mit Fertigstellung des zweiten Astes sei bis 2020 bzw. 2022 zu rechnen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Nein. Zum einen wird im Beschluss des Münchener Stadtrats eine Baufertigstellung bis 2016 nicht zur Bedingung für die Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke gemacht, sondern lediglich eine Erwartung geäußert. Zum anderen ist die Landeshauptstadt München weder Aufgabenträgerin für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern noch Zuwendungsgeberin für den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke und kann damit keine k.o.-Kriterien für das Vorhaben vorgeben. Selbstverständlich legt die Bayerische Staatsregierung aber Wert darauf, die gute Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München bei diesem Vorhaben auch künftig fortzusetzen und wird im Rahmen des Möglichen die Beschlüsse des Münchener Stadtrats berücksichtigen.

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

Man sollte zwischen der politischen und juristischen Verantwortung trennen. Selbstverständlich liegt die juristische Verantwortung für den Bau der zweiten Stammstrecke beim Freistaat Bayern. Da aber einerseits der zweite S-Bahntunnel – anders als der Transrapid – kein Prestigeobjekt ist, an dem die Emotionen der politisch Verantwortlichen des Freistaats Bayern hängen und zum anderen der Freistaat Bayern beim Versuch den Transrapid gegen die Stadt München durchzusetzen, grandios gescheitert ist, wird der Freistaat Bayern davon absehen, den zweiten S-Bahntunnel gegen die Landeshauptstadt München durchzusetzen. Wenn sich die Vollversammlung des Münchener Stadtrates gegen den zweiten S-Bahntunnel ausspricht, dann ist das Projekt de facto am Ende.

Frage 5:

Haben DB AG oder Staatsregierung der Landeshauptstadt die mit dem Stadtratsbeschluss vom 23.01.2008 bis spätestens Sommer 2008 geforderte vertiefende Untersuchung zu Nutzen und Kosten, zur Finanzierung, zur technischen und zeitlichen Baudurchführung, zur genauen Trassierung und zur Betroffenheit an der Oberfläche vorgelegt?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat Frau Stadtbaurätin Merk, Landeshauptstadt München, über die angesprochenen Fragestellungen informiert, soweit hierzu bereits belastbare Aussagen möglich waren.

Darüber hinaus fand am 16. Dezember 2008 ein Stadtrats-Hearing zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke unter Beteiligung von Vertretern des Bayerischen Verkehrsministeriums und der Deutschen Bahn statt. Das deutliche positive Ergebnis der vertiefenden Untersuchung zu Nutzen und Kosten ist ohnehin in der Öffentlichkeit bereits bekannt.

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

Da jetzt die Variante Haidhausen 2 durch Haidhausen 3 ersetzt wurde, sind sämtliche bisherigen Sachstandsberichte gegenstandslos, was gleichbedeutend damit ist, dass der Stadtrat überhaupt nicht informiert worden ist. Weitere Zeitverzögerungen sind vorprogrammiert.

Frage 6:

Ist der Staatsregierung bekannt, ob dem Münchner Stadtrat jeweils zeitnah über den neuesten Sachstand berichtet wurde, so wie dies der Stadtratsbeschluss vom 23.01.2008 einfordert?

Frage 7:

Welche Reaktion seitens der Staatsregierung bzw. der DB AG erfuhr die Forderung im Stadtratsbeschluss vom 23.01.2008, dass Maßnahmen zu ergreifen sind, um „schon deutlich vor dem Jahr 2016 Verbesserungen im S-Bahn-Betrieb zu erreichen (Störfallmanagement, Kapazitätserweiterung, Abbau von Verspätungsquellen)“?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 6 und 7:

Die Staatsregierung unterrichtet den Münchener Stadtrat, wenn sich bei den Planungen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke einschneidende Fortschritte oder Änderungen ergeben, oder auf konkreten Wunsch des Stadtrats. Wie bereits in der Antwort zu Frage 5 erwähnt, fand am 16. Dezember 2008 ein Stadtrats-Hearing zur zweiten Stammstrecke unter Beteiligung von Vertretern der Staatsregierung statt. Am 25. März 2009 ist ein weiteres Stadtrats-Hearing vorgesehen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Fragen 6 und 7:

Solange am zweiten S-Bahntunnel festgehalten wird, wird de facto die Nulllösung realisiert, da der Tunnel aufgrund von juristischer, planerischer und finanzieller Defizite nicht gebaut werden kann. Um bis 2016 Verbesserungen zu realisieren, ist offenbar ein Beschluss des Münchener Stadtrates, den zweiten S-Bahntunnel nicht weiter zu verfolgen, notwendig, damit der Freistaat Bayern aus dem Projekt aussteigen kann, ohne sein Gesicht zu verlieren.

Frage 8:

Für wie verlässlich hält die Staatsregierung die Aussage der Bahn AG, die Zweite S-Bahn-Röhre, so wie sie aktuell geplant ist, sei die sinnvollste Variante, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Bahn AG vor weniger als einem Jahr Gleiches von einer anderen Variante behauptete?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Die Aussage, dass eine gewählte Variante die sinnvollste sei, muss unter den jeweiligen Randbedingungen betrachtet werden. Die Trassenvariante der ursprünglichen Planung war unter der Prämisse der oberirdischen Anbindung an den Ostbahnhof als die sinnvollste ermittelt worden. Die Präferenztrassen der Neukonzeption ergaben sich aus dem später auftauchenden Erfordernis, den Nutzen-Kosten-Indikator zu verbessern, die Möglichkeit zu einer Streckung der Finanzierung zu eröffnen, und der Prämisse, die Anwohner der Kirchenstraße zu entlasten.

Die Randbedingungen können sich jedoch während des Planungsprozesses ändern. So ergab sich bspw. aus dem Wegfall des Transrapids die Notwendigkeit, Anpassungen auch der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu prüfen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Die Aussage der Bayerischen Staatsregierung, dass eine Variante nur unter gegebenen Randbedingungen als sinnvoll erachtet werden kann, verschweigt die eigentliche Problemstellung. In der Planung unterscheidet man zwischen steuerbaren und nicht-steuerbaren Risiken. Erzwungene Planungsänderungen bei nicht-steuerbaren Risiken rechtfertigen keine Planungsfehler (steuerbare Risiken). Der Parameter, die Anwohner der Kirchenstraße zu entlasten, gehört genauso in den Bereich der steuerbaren Risiken wie eine fundierte Finanzierung nebst seriöser Standardisierter Bewertung.

Daraus folgt, dass für eine zweite S-Bahnstammstrecke neben den bisherigen Vorzugsvarianten sämtliche alternative Vorschläge ergebnisoffen bewertet werden müssen.

(ENDE)