



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 25.01.2019

Fragen zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ 2019, Umplanungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof – Gründe, Konsequenzen (Röhre 2019 VI)

Wie bei anderen Großprojekten der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland kommt es auch beim Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ zu immensen Kostensteigerungen und zu fortlaufenden Terminverschiebungen gegenüber den ursprünglichen Ansätzen und Ankündigungen. So verkündeten bis ins Jahr 2004 hinein die Protagonisten der „Zweiten Röhre“ deren Fertigstellung und Inbetriebnahme für das Jahr 2010. 2010 und 2011 wurde dann von der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Staatsregierung die Fertigstellung für 2018 versprochen. Seit mehreren Jahren ist jetzt von Fertigstellung und Inbetriebnahme 2026 die Rede.

Die Kosten des Projektes werden seit Ende 2016 von Staatsregierung und DB AG auf 3,18 Mrd. Euro, mit Risikopuffer auf 3,84 Mrd. Euro beziffert. 2001 war die Rede von weniger als 600 Mio. Euro gewesen. Im Kontext mit der Kostenentwicklung ist bemerkenswert, dass das Projekt laufend gestutzt und für die Fahrgäste und Steuerzahler immer noch unattraktiver und schlechter gemacht wurde und wird. Zuerst wurden mit dem Arnulfpark, dem Maxmonument und dem Max-Weber-Platz drei von sechs ursprünglich eingeplanten Haltepunkten (und damit auch Verknüpfungspunkten) gestrichen. Dann wurde der Südast (Abzweig ab der Isar in Richtung Giesing) gekappt. Mitten im laufenden Planungs- und Genehmigungsverfahren verabschiedete man sich schließlich vom Vorhaben, den 10-Minuten-Takt (zumindest zu Stoßzeiten) auf den „Mittelästen“ fahren zu können, ursprünglich das eigentliche Planungsziel des Projektes „2. Stammstrecke“.

Neben den eben genannten „Misslichkeiten“ werden in Fachwelt und Öffentlichkeit folgende Kritikfelder am Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ thematisiert: a) die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen, b) das Vorhaben kannibalisiert durch seine Kosten, aber auch durch die Bindung von Planungskapazitäten wirklich wichtige Projekte des SPNV in ganz Bayern, c) mit Inbetriebnahme der „Zweiten Röhre“ käme es durch neue Umsteigezwänge bzw. Taktausdünnungen zu Stoßzeiten für tagtäglich Zigtausende von Fahrgästen zu massiven Verschlechterungen und d) das Projekt weist, so wie geplant, gravierende Mängel bezüglich des Brandschutzes und sonstiger Sicherheitsaspekte auf.

Im Sommer 2018 wurde bekannt, dass es zu erheblichen Umplanungen im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1, konkret im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof, gekommen ist. Um Schwierigkeiten bei der Unterquerung des Bahnhofs der U1/U2 aufgrund einer sehr geringen Überdeckung aus dem Weg zu gehen, soll das Bahnhofs-Bauwerk der neuen S-Bahn-Röhre gegenüber der bis dato planfestgestellten Variante um 80 Meter in Richtung Westen verschoben werden, der bisher vorgesehene Zu-/Abgang Schützenstraße soll entfallen. Mit der Verschiebung des Bahnhofsbauwerks ändert sich auch die Höhenlage der westlichen Steigungsrampe. Des Weiteren soll zur Berücksichtigung eines möglichen späteren Baus für die U9 der Schlitzwandkasten um 47,6 Meter in Richtung Querbahnsteig des Hauptbahnhofs verlängert werden.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass die gravierenden Änderungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof nicht durch den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1 abgedeckt sind und dass ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, oder sollen die Umplanungen im PFA 1 jetzt über eine weitere Tektur, eine weitere, dann dritte Planänderung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beurteilt, abgewogen und dann ggf. genehmigt werden?
2. Muss nach Auffassung der Staatsregierung die VE 30 nicht aufgrund der gravierenden Änderungen der Planung neu ausgeschrieben werden?
3. a) Teilt die Staatsregierung die Auffassung der DB Netz AG, dass sich die Umplanungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof im Falle der Realisierung des Bauvorhabens positiv auf die Umsteigebeziehungen im Hauptbahnhof auswirken?
b) Wenn ja, wie werden die positiven Auswirkungen auf die Umsteigebeziehungen begründet?
4. Teilt die Staatsregierung die Auffassung der DB Netz AG, dass sich durch den Wegfall des Aus-/Einstiegs Schützenstraße keine Verschlechterung für Fahrgäste in Bezug auf die Umsteigebeziehungen zum Stachus ergeben würden, weil „die Wegezeiten durch die Optimierungsmaßnahmen“ gleichbleiben oder sich sogar verbessern würden?
5. Sieht die Staatsregierung für den Fall der Realisierung der von der DB AG sogenannten „Optimierung“ des Haltepunktes Hauptbahnhof, bei der sich alle Bahnsteigzu- und -abgänge am östlichen Ende der drei S-Bahnsteige befinden würden, nicht die Gefahr, dass sich die Fahrgäste dann am östlichen Ende der drei S-Bahnsteige stauen würden, was wiederum dazu führen würde, dass die Haltezeiten der Züge ansteigen und die Auslastungen der S-Bahnen über die gesamte Zuglänge noch asymmetrischer werden?
6. Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage der DB AG auf deren Pressekonferenz am 12.07.2018, „das verbleibende Baufeld“ am Hauptbahnhof bleibe „unverändert“ gegenüber der bisherigen Planung, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass jetzt vorgesehen ist, den Schlitzwandkasten zur Berücksichtigung eines möglichen späteren Baus für die U9 um 47,6 Meter zu verlängern, d. h. in der Fläche um 2.875 Quadratmeter zu vergrößern?
7. a) Inwiefern kommt jetzt „ein technisch einfacheres Bauverfahren bei der Unterfahung der U1/U2-Röhre“ zur Anwendung, wenn doch trotz Verschieben des Stationsbauwerkes für die S-Bahn weg vom Stationsbauwerk der U1/U2 ein Rohrschirm vorgesehen ist?
b) Lässt sich die im Kontext mit den Umplanungen am Hauptbahnhof von der DB Netz AG aufgestellte und von der Staatsregierung noch im Juni 2018 wiedergegebene These, „durch Vereinfachung im Bauverfahren“ gelänge es, „den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke sowohl zeitlich als auch finanziell zu optimieren“, vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass die Schlitzwandbox erheblich erweitert wird, weiterhin ein Rohrschirm für die Unterfahung der U1/U2 vorgesehen ist und durch das Verschieben des bergmännischen Teils mit großem Ausbruchsquerschnitt die Mittelstützen der Gleishalle unterfahren werden, was die Gefahr von Verformungen des als Stahlkonstruktion ausgeführten Hallendachs birgt, halten?
8. Geht die Staatsregierung weiterhin „von der Realisierung der planfestgestellten Trasse der 2. Stammstrecke“ in „Bezug auf den Ostbahnhof“ aus, so wie sie dies in Beantwortung einer Anfrage zum Plenum in der 23. KW 2018 (Drs. 17/22677) kundgetan hat?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr auf der Grundlage einer Stellungnahme der Deutschen Bahn

vom 03.04.2019

Vorbemerkung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft in weiten Teilen den Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn (DB) als das für die 2. Stammstrecke verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Zur Beantwortung der Fragen wurden daher Stellungnahmen der DB eingeholt.

1. **Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass die gravierenden Änderungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof nicht durch den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1 abgedeckt sind und dass ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, oder sollen die Umplanungen im PFA 1 jetzt über eine weitere Tektur, eine weitere, dann dritte Planänderung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beurteilt, abgewogen und dann ggf. genehmigt werden?**

Eine gravierende Änderung im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof liegt nach Auskunft der DB nicht vor. Nach Auffassung der DB muss deshalb kein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden, sondern können die Optimierungen mittels Planänderung beantragt und genehmigt werden.

2. **Muss nach Auffassung der Staatsregierung die VE 30 nicht aufgrund der gravierenden Änderungen der Planung neu ausgeschrieben werden?**

Die Durchführung eines rechtskonformen Vergabeverfahrens liegt in der Verantwortung der DB.

3. a) **Teilt die Staatsregierung die Auffassung der DB Netz AG, dass sich die Umplanungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof im Falle der Realisierung des Bauvorhabens positiv auf die Umsteigebeziehungen im Hauptbahnhof auswirken?**

Ja.

- b) **Wenn ja, wie werden die positiven Auswirkungen auf die Umsteigebeziehungen begründet?**

Durch kürzere und einfachere Wegebeziehungen.

4. **Teilt die Staatsregierung die Auffassung der DB Netz AG, dass sich durch den Wegfall des Aus-/Einstiegs Schützenstraße keine Verschlechterung für Fahrgäste in Bezug auf die Umsteigebeziehungen zum Stachus ergeben würden, weil „die Wegezeiten durch die Optimierungsmaßnahmen“ gleichbleiben oder sich sogar verbessern würden?**

Ja.

5. **Sieht die Staatsregierung für den Fall der Realisierung der von der DB AG sogenannten „Optimierung“ des Haltepunktes Hauptbahnhof, bei der sich alle Bahnsteigzu- und -abgänge am östlichen Ende der drei S-Bahnsteige befinden würden, nicht die Gefahr, dass sich die Fahrgäste dann am östlichen Ende der drei S-Bahnsteige stauen würden, was wiederum dazu führen würde, dass die Haltezeiten der Züge ansteigen und die Auslastungen der S-Bahnen über die gesamte Zuglänge noch asymmetrischer werden?**

Nein. Es befinden sich Treppen sowohl 50 Meter vor dem östlichen Bahnsteigende als auch in der Mitte der Bahnsteige.

6. **Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage der DB AG auf deren Pressekonzferenz am 12.07.2018, „das verbleibende Baufeld“ am Hauptbahnhof bleibe „unverändert“ gegenüber der bisherigen Planung, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass jetzt vorgesehen ist, den Schlitzwandkasten zur Berücksichtigung eines möglichen späteren Baus für die U9 um 47,6 Meter zu verlängern, d. h. in der Fläche um 2.875 Quadratmeter zu vergrößern?**

Diese Option kommt nur zur Ausführung, wenn der Bau der Vorhaltemaßnahmen für eine U9 beschlossen wird. Ohne eine Entscheidung zur U9 ist die Aussage der DB, „das verbleibende Baufeld bleibt unverändert“, korrekt.

7. a) **Inwiefern kommt jetzt „ein technisch einfacheres Bauverfahren bei der Unterfahrung der U1/U2-Röhre“ zur Anwendung, wenn doch trotz Verschieben des Stationsbauwerkes für die S-Bahn weg vom Stationsbauwerk der U1/U2 ein Rohrschirm vorgesehen ist?**

Nach Auskunft der DB hat sich durch die Verschiebung der auszubrechende Querschnitt unter der U1/U2 reduziert, wodurch weniger umfangreiche Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen sind. Demnach ermöglicht das Einbringen eines Rohrschirms statt den aufwendig herzustellenden Hebungsinjektionen im Hinblick auf Risiken bei Kosten und Terminen, notwendige Technik wie auch Aufrechterhaltung der Wasserhaltung der U1/U2 eine sinnvolle Optimierung.

- b) **Lässt sich die im Kontext mit den Umplanungen am Hauptbahnhof von der DB Netz AG aufgestellte und von der Staatsregierung noch im Juni 2018 wiedergegebene These, „durch Vereinfachung im Bauverfahren“ gelänge es, „den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke sowohl zeitlich als auch finanziell zu optimieren“, vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass die Schlitzwandbox erheblich erweitert wird, weiterhin ein Rohrschirm für die Unterfahrung der U1/U2 vorgesehen ist und durch das Verschieben des bergmännischen Teils mit großem Ausbruchsquerschnitt die Mittelstützen der Gleishalle unterfahren werden, was die Gefahr von Verformungen des als Stahlkonstruktion ausgeführten Hallendachs birgt, halten?**

Die Optimierungen führen zu einer Vereinfachung im Bauverfahren und deshalb auch zu größerer Sicherheit bei Kosten und Terminen. Die Mittelstützen der Gleishalle waren auch vor der Verschiebung betroffen, da sich am westlichen Bahnsteigende ein bergmännisch aufgefahrenes Rettungstollensystem befand. Zur Vermeidung von Verformungen des Hallendachs sieht die DB bei den Fundamenten der Mittelstützen Hebungsinjektionen vor.

8. **Geht die Staatsregierung weiterhin „von der Realisierung der planfestgestellten Trasse der 2. Stammstrecke“ in „Bezug auf den Ostbahnhof“ aus, so wie sie dies in Beantwortung einer Anfrage zum Plenum in der 23. KW 2018 (Drs. 17/22677) kundgetan hat?**

Ja.