



# Wortprotokoll

über die 42. Sitzung der

## Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München

vom 13. April 2011

(öffentlich)

**Oberbürgermeister**

Ude

**2. Bürgermeisterin**

Strobl

**3. Bürgermeister**

Monatzeder

**bfm. Stadtratsmitglieder**

siehe Anwesenheitsliste

**ea. Stadtratsmitglieder**

siehe Anwesenheitsliste

**ferner**

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter  
der Verwaltung

**Protokoll**

Althof, Frei, Strzelczyk, Peisl, Bock;

**Anwesenheitsliste**

Vollversammlung

vom 13. April 2011

Unterschriften:

Oberbürgermeister Ude

Bürgermeisterin Strobl

Bürgermeister Monatzeder

*Ude*  
.....  
*Strobl*  
.....  
*Monatzeder*  
.....

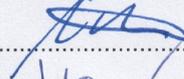
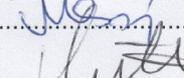
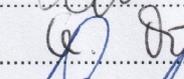
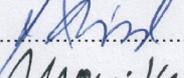
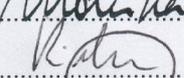
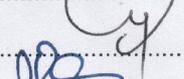
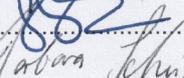
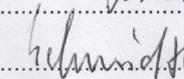
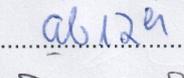
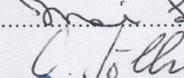
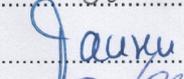
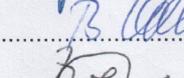
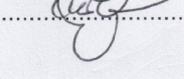
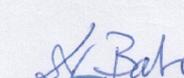
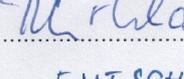
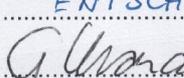
Ehrenamtliche Stadratsmitglieder:

**SPD:**

- StR Amlong
- StRin Dr. Anker
- StR Dr. Assal
- StR Dr. Bauer
- StR Belik
- StRin Boesser
- StRin Dietl
- StR Fincan
- StR Gianacacos
- StR Gradl
- StRin Hacker
- StR Kaplan
- StR Leonhart
- StR Liebich

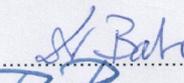
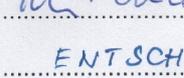
*ENTSCHULDIGT.*  
.....  
*[Signature]*  
.....  
*R. Bauer*  
.....  
*[Signature]*  
.....  
*Boesser*  
.....  
*Dietl*  
.....  
*[Signature]*  
.....  
*[Signature]*  
.....  
*[Signature]*  
.....  
*[Signature]*  
.....  
*[Signature]*  
.....  
*[Signature]*  
.....

- StR Lischka
- StR Lotte
- StRin Messinger
- StR Mittermaier
- StR Müller
- StR Reissl
- StRin Renner
- StRin Rieke
- StR Rupp
- StRin Salzmann
- StRin Scheuble-Schaefer
- StR H. Schmid
- StRin Schmitt
- StRin Dr. Sieber
- StRin Dr. Söllner-Schaar
- StRin Tausend
- StRin Volk
- StRin Zurek

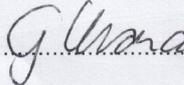
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  


**CSU:**

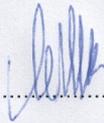
- StR Dr. Babor
- StR Brannekämper
- StRin Burkhardt
- StRin Caim
- StR Dr. Kronawitter

ENTSCHULDIGT



StR Kuffer

  
.....

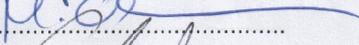
StRin Dr. Menges

.....  
ENTSCHULDIGT

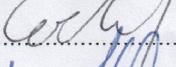
StR Offman

  
.....

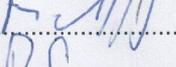
StRin Dr. Olhausen

  
.....

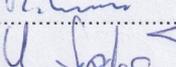
StR Podiuk

  
.....

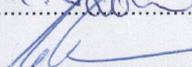
StR Pretzl

  
.....

StR Quaas

  
.....

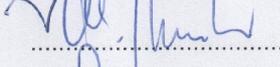
StRin Sabathil

  
.....

StR Schlagbauer

  
.....

StR Schmid J.

  
.....

StR Schmidbauer

  
.....

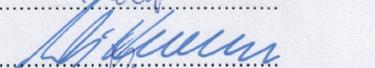
StRin Schmucker

.....  
ENTSCHULDIGT

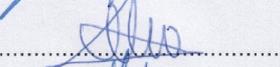
StR Seidl

  
.....

StR Stadler

  
.....

StR Weiß

  
.....

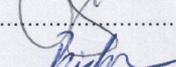
StRin Wittmann

  
.....

StR Zöllner

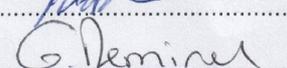
  
.....

StR Zöttl

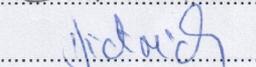
  
.....

**Bündnis 90/  
Die Grünen:**

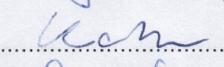
StR Benker

  
.....

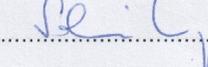
StR Bickelbacher

  
.....

StRin Demirel

  
.....

StRin Dietrich

  
.....

StRin Koller

  
.....

StRin Krieger

  
.....

	StRin Nallinger	<i>J. Nallinger</i>
	StR Dr. Roth	<i>F. Roth</i>
	StR Schwartz	<i>Schwartz</i>
	StR Dr. Vogel	<i>Vogel</i>
<b>FDP:</b>	StR Dr. Bertermann	<i>Bertermann</i>
	StR Prof. Dr. Hoffmann	<i>Hoffmann</i>
	StR Dr. Mattar	<i>Mattar</i>
	StRin Neff	<i>Neff</i>
	StRin Stock	<i>Stock</i>
<b>DIE LINKE. :</b>	StR Akman	<i>ENTSCHULDIGT</i>
	StRin Henn	<i>Henn</i>
	StRin Wolf	<i>B. Wolf</i>
<b>ÖDP:</b>	StR Ruff	<i>Ruff</i>
<b>Rosa Liste:</b>	StR Niederbühl	<i>Niederbühl</i>
<b>Freie Wähler:</b>	StR Altmann	<i>Altmann</i>
<b>Bayernpartei:</b>	StR Progl	<i>Progl</i>
<b>Bürgerinitiative Ausländerstopp (BIA):</b>	StR Richter	<i>NICHT ANWESEND</i>

**Berufsmäßige Stadtratsmitglieder:**

Dr. Blume-Beyerle

*Blume*

Dr. Böhle

*Böhle*

Friderich

*Friderich*

Hingerl

*Hingerl*

Dr. Küppers

*Küppers*

Lorenz

*Lorenz*

Meier

*Meier*

Prof. Dr. (I) Merk

*Merk*

Reiter

*Reiter*

Schwepe

*Schwepe*

Dr. Wolowicz

*Wolowicz*

## Inhaltsverzeichnis

Vor Eintritt in die Tagesordnung.....	10
OBM Ude: .....	10
StR Progl: (Beitrag wurde nicht freig.).....	12
OBM Ude: .....	12
StR Podiuk: .....	12
OBM Ude: .....	12
Benefizkonzert für die Erdbebenopfer in Japan: Initiative des Bayerischen Staatsorchesters, der Münchener Philharmoniker und des Symphonieorchesters des Bayerischen Rundfunks; .....	13
OBM Ude: .....	13
StR Zöllner: .....	14
OBM Ude: .....	14
Bfm. StR Dr. Küppers: .....	14
2. Stammstrecke - Vorwegmaßnahmen am Marienhof für eine Inbetriebnahme im Jahr 2017.....	15
OBM Ude: .....	15
OBM Ude: .....	15
Herr Püschel: .....	15
StR J. Schmid: .....	18
OBM Ude: .....	22
StR J. Schmid: .....	22
StRin Nallinger: .....	23
StR Altmann: .....	27
StR Dr. Mattar: .....	28
StR Reissl: .....	30
StRin Wolf: .....	35
StR Bickelbacher: .....	37
OBM Ude: .....	39
StR Prof. Dr. Hoffmann: .....	44
OBM Ude: .....	48
Bfm. StRin Hingerl:.....	48
Herr Brunner: .....	49
StBRin Prof. Dr. (I) Merk: .....	49
Bfm. StR Dr. Blume-Beyerle: .....	50
Min.-Dirig. Göttler: .....	50
Herr Scheller: .....	55

StR Reissl: .....	59
Herr Scheller: .....	59
StR Dr. Kronawitter: .....	60
StR Altmann: .....	63
StR Ruff: .....	64
StR Benker: .....	64
StR Dr. Bertermann: .....	67
StRin Henn: .....	67
StR J. Schmid: .....	69
StRin Nallinger: .....	70
StR Dr. Mattar: .....	71
OBM Ude: .....	71
Herr Scheller: .....	72
OBM Ude: .....	72
Herr Scheller: .....	72
OBM Ude: .....	72
Bfm. StRin Hingerl: .....	72
OBM Ude: .....	73
Herr Scheller: .....	73
StR Benker: .....	73
Herr Scheller: .....	73
OBM Ude: .....	73
Herr Scheller: .....	73
OBM Ude: .....	73
StR Altmann: .....	73
OBM Ude: .....	73
OBM Ude: .....	74
OBM Ude: .....	75
OBM Ude: .....	78
StR Quaas: .....	78
StRin Wittmann: (Beitrag wurde nicht freig.).....	79
OBM Ude: .....	79
StRin Tausend: .....	79
StRin Krieger: .....	79
OBM Ude: .....	80
Verkehrskonzept München-Nord.....	81
StBRin Prof. Dr. (I) Merk: .....	81
StRin Krieger: .....	81
OBM Ude: .....	81

StRin Krieger: .....	81
OBM Ude: .....	81
StBRin Prof. Dr. (I) Merk: .....	81

## Öffentliche Sitzung

**Beginn:** 09:00 Uhr

**Vorsitz:** OBM Ude

### Vor Eintritt in die Tagesordnung

#### OBM Ude:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie zur heutigen außerordentlichen Vollversammlung. Wir haben einige Formalitäten zu klären. Zunächst begründe ich für alle, die nicht im Ältestenrat vertreten sind, die Einberufung dieser Sondersitzung:

Ich habe in der letzten Sitzung des Ältestenrates den Sachverhalt geschildert, wonach wahrscheinlich - von damals aus gesehen - die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern und der Bahn geschlossen werden soll und dann auch ein Wunsch nach Durchführung der vorbereitenden Maßnahmen folgen würde. Diese Vorbereitungen stehen unter hohem Zeitdruck, weil sofort mit diesen Maßnahmen begonnen werden müsste, um den Zeitplan einzuhalten. Ich habe auch meine Rechtsauffassung geäußert, dass es aus verschiedenen Gründen - obwohl es nur Bauvorbereitungsmaßnahmen sind, die von städtischer Seite geduldet werden sollen - um eine grundsätzliche und damit stadtratspflichtige Angelegenheit geht. Ein Grund liegt in der Bedeutung des Projekts, es ist das größte Verkehrsprojekt des Freistaates überhaupt. Auch wegen der Auswirkungen auf städtische Organisationsabläufe und des Eingriffs in die Altstadt, dürfe man dies nicht als Geschäft der laufenden Verwaltung behandeln. Es geht auch um die Duldung von Maßnahmen, die der Vorbereitung eines Projekts dienen, das nicht in vollem Umfang bestandskräftig genehmigt ist.

Diese Auffassung hat der Ältestenrat einstimmig geteilt. Es ist keine Angelegenheit der laufenden Verwaltung, sondern wegen der grundsätzlichen Bedeutung eine stadtratspflichtige. Wenn der Zeitplan eingehalten werden soll, den die Bahn als Projektträger und der Freistaat als Aufgabenträger einhalten wollen, an dem auch wir als Bewerbungsstadt für Olympia interessiert sein müssen, dann muss die Entscheidung im Stadtrat *vor* der Osterpause fallen. Aus diesem Grund haben wir diese Vollversammlung vorgesehen.

Ich kann Ihnen mitteilen, dass wir jede erdenkliche Auskunftsmöglichkeit ausgeschöpft haben. D. h., Herr Göttler wird noch eintreffen, er ist noch unterwegs. Herr Kutzner aus dem Verkehrsmi-

9nisterium ist schon da. Ich sehe von der DB-AG Herrn Josel und - (Unruhe im Saal) - Herrn Scheller von der DB-Projektgesellschaft. Die Untere Naturschutzbehörde ist vertreten, um aus Sicht der Stadt Auskünfte zu geben. Es wird Ihnen also jede nur erdenkliche Auskunft zugänglich gemacht. Ich bitte Sie jedoch noch einmal, die Gespräche einzustellen.

Weiterhin haben wir eine Verfahrensfrage zu klären: Es gibt aus der Hauptabteilungsleiterbesprechung (HALEI) Wünsche, dass heute nicht nur den Mitgliedern des Planungsausschusses, sondern auch anderen Stadtratsmitgliedern das Verkehrskonzept München Nord vorgestellt wird. Dazu wurde in der HALEI die Vorstellung geäußert, dass wir nach dem Plenum eine nichtöffentliche Plenardebatte anschließen. Das hätte zur Folge, dass der reguläre Planungsausschuss zu einem unbekanntem späteren Zeitpunkt beginnen könnte. Dies würde jedoch die Öffentlichkeit des Ausschusses zu einer Formalität herabmindern. Es gibt also verschiedene Möglichkeiten, und darüber bitte ich Sie, abzustimmen:

- a) Man verfährt so - wie vom ehrenamtlichen Stadtrat gewünscht, aber nur einem Teil des Stadtrates möglich -, dass die Unterrichtung über das Verkehrskonzept München Nord an das öffentliche Plenum in nichtöffentlicher Sitzung angehängt wird;
- b) die Unterrichtung könnte im Anschluss an die Sitzung des Planungsausschusses erfolgen, woran die Öffentlichkeit ein berechtigtes Interesse hat;
- c) Unterrichtung nur im Planungsausschuss, aber allen Mitgliedern des Stadtrates steht offen, daran teilzunehmen.

Meines Erachtens wird es sich um das Interesse einiger Stadtratsmitglieder handeln, insbesondere aus dem Münchner Norden, die dem Planungsausschuss nicht angehören. Habe ich mich verständlich ausgedrückt? Ich wiederhole noch einmal:

Variante a) ist der Vorschlag aus der HALEI, ein nichtöffentliches Plenum anzuschließen, an dem Sie dann aber auch alle teilnehmen müssten, unabhängig von Ihrer Zeitplanung. Dann folgt erst der Planungsausschuss, auf den jedoch die Journalisten bereits warten.

Möglichkeit b): Wir machen diese nichtöffentliche Plenardebatte nach dem Planungsausschuss, dann müssten Sie jedoch zurückkehren und die Zwischenzeit irgendwie totschiessen.

Beim Vorschlag c) wird das Thema nur im Planungsausschuss vorgestellt. Es kann aber jeder interessierte Stadtrat oder jede interessierte Stadträtin daran teilnehmen.

Haben Sie noch einen anderen Vorschlag, oder eine weitere Variante?

StR Progl: (Beitrag wurde nicht freig.)

OBM Ude:

Es gibt noch keine beschlussreifen Planungen. Es ist eine Unterrichtung über ein Behörden-Interim, nämlich die derzeitigen Überlegungen für die Planung. So etwas wird niemals öffentlich vorgestellt.

StR Podiuk:

Unserer Meinung nach ist Variante c) die rechtlich sauberste.

OBM Ude:

Sie haben recht, das ist sie auf jeden Fall. Es hat sich also schon eine große Fraktion und andeutungsweise auch die größte Fraktion dafür ausgesprochen. Wir kommen daher zur Abstimmung über die Variante c): Es wird im Planungsausschuss vorgestellt, und jeder Stadtrat oder jede Stadträtin, kann bei Interesse an der Sitzung teilnehmen.

Der Vorschlag „c“, Vorstellung im Planungsausschuss, wird  
**einstimmig beschlossen.**

**Benefizkonzert für die Erdbebenopfer in Japan:  
Initiative des Bayerischen Staatsorchesters, der  
Münchner Philharmoniker und des Symphonieorchesters  
des Bayerischen Rundfunks;  
Dringlichkeitsantrag 2388 vom 13.04.2011**

Aktensammlung Seite 4189

OBM Ude:

In diesem Fall haben wir eine weitere Besonderheit zu regeln. Eigentlich lege ich selbst größten Wert darauf, dass bei einem Sonderplenum keine Dringlichkeitsanträge „hereinschneien“. Einen Dringlichkeitsantrag gibt es heute aber dennoch. Ich hoffe, das wird für Sie kein Problem, sondern eine reine Formalie:

Der Stadtrat hat einmal beschlossen, dass die Durchführung von Benefizkonzerten nicht vom Generalmusikdirektor, der Intendanz oder vom Orchestervorstand beschlossen werden kann, sondern nur vom Stadtrat. D. h., Benefizkonzerte sind eine stadtratspflichtige Angelegenheit.

Nun gibt es eine Initiative für Benefizkonzerte und drei Klangkörper in München, also des Rundfunkinfonieorchesters, des Bayerischen Staatsorchesters und der Münchner Philharmoniker unter der Leitung von Zubin Mehta zugunsten der Erdbeben- und Tsunamiopfer in Japan. Nachdem heute eine Entscheidung und Befassung des Stadtrates möglich ist, habe ich das Kulturreferat gebeten, einen Dringlichkeitsantrag zu stellen.

Sollten Sie sich damit nicht befassen wollen, müsste ich darüber im Wege der Dringlichen Anordnung entscheiden. Sie können sich vorstellen, wie diese Entscheidung ausfallen würde. Sie müssen jedoch theoretisch die Möglichkeit haben, dies abzulehnen. Ich halte es für eine Formsache, frage jedoch korrekt, ob es Wortmeldungen zur Frage der Dringlichkeit gibt? Ich sehe keine Wortmeldung, daher lasse ich über die Dringlichkeit abstimmen.

Dem Antrag wird **einstimmig** die Dringlichkeit **zuerkannt**.

Der Antrag des Referenten wird **einstimmig beschlossen**.

StR Zöllner:

Steht der Beginn für die Konzerte schon fest?

OBM Ude:

Das weiß ich nicht, aber Herr Dr. Küppers sagt, 20:00 Uhr. - (Verschiedene Zwischenrufe)

Bfm. StR Dr. Küppers:

Wenn das zweite Konzert wirklich zustande kommen sollte, fände es am gleichen Tag zu sehr ungewöhnlicher Uhrzeit statt: Geplant werde derzeit mit einem Beginn um 22:30 Uhr.

## **2. Stammstrecke - Vorwegmaßnahmen am Marienhof für eine Inbetriebnahme im Jahr 2017**

Aktensammlung Seite 4187

OBM Ude:

Es besteht die Möglichkeit, Erläuterungen durch das Verkehrsministerium oder die Projektgesellschaft vorzusehen. Wird ein Vortrag gewünscht? Nein. - (Unruhe im Saal) - Dann können wir gleich mit der Diskussion beginnen, denn die Vorlage war ausführlich. Ich bitte Sie, den Lärmpegel zu senken.

Ich möchte mich ausdrücklich bei der Deutschen Bahn bedanken, dass sie in den Verhandlungen bereit war, der Verpflanzung der Bäume anstelle einer Fällaktion zuzustimmen. Damit konnten die Voraussetzungen für eine einvernehmliche Vorgehensweise verbessert werden.

Der Bezirksausschuss hat das Rederecht beantragt. Nach altem Brauch schlage ich vor, zuerst den Bezirksausschussvorsitzenden anzuhören. Außerdem kann ich Ihnen mitteilen, dass mittlerweile Herr Göttler eingetroffen ist: Herzlich willkommen! Ich hatte gehofft, dass Sie eine Verzögerung bei der S-Bahn „erlitten“ haben, aber es soll die U-Bahn gewesen sein. - (Heiterkeit, Zwischenruf: Nein, es war die S-Bahn!)

- Dem Bezirksausschussvorsitzenden, Herrn Püschel, wird das Rederecht erteilt. -

OBM Ude:

Ich bitte, bei einem so wichtigen Thema etwas mehr Ruhe zu bewahren. Das gilt sogar für die Referentenbank, aber auch für Fraktionsspitzen. Ab jetzt werde ich namentlich ermahnen und um Ruhe bitten. - (BMin Strobl: Keiner hat etwas gesagt!) - Herr Bürgermeister, ich habe es erwähnt und angekündigt, ab jetzt werden die Namen genannt! - (Heiterkeit) - Ich weiß jedoch, wie schwer es ist, ein Gespräch mit der Kollegin Hacker fristgerecht zu beenden! - (Heiterkeit und Beifall)

Herr Püschel:

Meine Damen und Herren, einige Worte zu diesem Thema und zu diesem Vollversammlungstermin. Zunächst will ich protestieren, dass wir die Vorlage erst am vergangenen Freitagnachmit-

tag erhalten haben, denn ich weiß, wie lange schon diskutiert worden ist. Ich bin berufstätig und konnte die Vorlage in dieser Kürze nicht mehr lesen. Der Bezirksausschuss war auch nicht in der Lage - entsprechend der Satzung für die Bezirksausschüsse -, die Vorlage zu diskutieren. Wir konnten noch keine vernünftige Stellungnahme abgeben. Ich denke, das ist nicht in Ordnung. Die Zusendung wäre meines Erachtens, trotz der in der Zeitung nachzulesenden Entscheidungsprozesse, auch im Vorlauf nach Lage und Entwicklung früher möglich gewesen. Zudem sind eine ganze Reihe von rechtlichen Einwänden der Anlieger noch nicht abschließend durch Bescheid erledigt. Meines Wissens ist das allen bekannt.

Zunächst einige Stichworte zu den Vorwegmaßnahmen: Laut § 17 des Eisenbahnbaugesetzes handelt es sich um Vermessungsmaßnahmen, Feststellungen der Begrenzung und oberflächliche Bodenproben. Hier werden aber im Prinzip faktische Baumaßnahmen geplant durch

- den Aushub von eineinhalb Metern,
- den Abtransport des Aushubs und des Materials,
- das Setzen von Spundwänden
- und das Beseitigen von grünenden Bäumen.

Dieses letzte Argument sticht wohl überhaupt nicht mehr, denn die Bäume sind schon begrünt, und man kann sie auch in drei Monaten herausnehmen. Sie gehen entweder gleich kaputt oder später, nur werden sie schwerer handhabbar. Vor diesem Hintergrund ist für uns nicht nachvollziehbar, dass in dieser Hastigkeit entschieden werden muss.

Über die Olympiabewerbung wird in zweieinhalb Monaten entschieden. Wenn ich richtig informiert bin, sprechen sich für München 33,5 % der Stimmberechtigten aus. Vielleicht werden es noch 40 % bis zum Termin im Juli. Ich wünsche sehr, dass München den Zuschlag bekommt. Aus meiner Sicht kann man diese Zeit aber sehr wohl abwarten. Käme der Olympiazuschlag nicht, hätte man diese Baumaßnahmen vollzogen. Das Planungsreferat hat auf unsere gestrige Nachfrage, falls die Olympiabewerbung erfolglos sein wird, ausdrücklich mitgeteilt: „Dann wird das Bauloch wieder zugeschüttet.“ Das halte ich für einen Schildbürgerstreich, und ich denke, darüber sollte man noch einmal nachdenken! - (Heiterkeit)

In diesem Kontext habe ich noch einige Fragen: Weshalb kann man bei sechseinhalb Jahren Bauzeit nicht zwei Monate bis zur Entscheidung über die Olympiabewerbung warten? Weshalb riskiert der Stadtrat, das VGH-Urteil vom 24.01.2011 zu missachten, worin Ansprüche der Anlieger zur Planerhebung formuliert sind? Gestern wurde vonseiten der Kläger in unserer Bezirksaus-

schusssitzung dargestellt, und das steht auch in der Vorlage, dass dann sofort geklagt wird. Weshalb - und das wissen Sie sicher besser als ich - werden auf einem so unsicheren rechtlichen Boden Tatsachen geschaffen, z. B. durch die Beseitigung von Bodendenkmälern? Vielleicht wissen viele von Ihnen nicht, dass damit in der denkmalgeschützten Altstadt eine ganze Reihe von Präzedenzsituationen geschaffen werden. Wir setzen uns für die Erhaltung der Bodendenkmäler ein, und zwar seit über 25 Jahren! Die beteiligten Referate, z. B. Planungs- und Baureferat, könnten aus ihrer Erfahrung einiges dazu beitragen. Wir haben hier Bodendenkmäler, die auf rechtlicher Grundlage gesichert werden sollen. Aus diesem Grund sollte man sehr genau überlegen, wenn schon Besprechungen stattgefunden haben, ob man in dieser Form weiterhin so verfahren will. Ich fordere deshalb den Stadtrat auf, erst dann über eine Zustimmung zu diskutieren, wenn

1. die Finanzierung der Maßnahme 2. Stammstrecke gesichert ist,
2. die Planfeststellung für alle drei Abschnitte rechtswirksam geworden ist  
und
3. die vom VGH festgestellten Maßnahmen zum Anliegerschutz umgesetzt  
und rechtlich garantiert sind.

Ich halte es für völlig absurd, diese Punkte ungeklärt zu lassen. Vor diesem Hintergrund beantrage ich und fordere dazu auf, den Antrag der Referentin unter Punkt 1 (Seite 6 und 7 der Vorlage) wie folgt zu ergänzen:

„Die Landeshauptstadt München als Eigentümerin der maßgeblichen Grundstücke am Marienhof gestattet unter Beachtung des Urteils des VGH München einen Baubeginn grundsätzlich erst dann, wenn das gerichtlich angeordnete Planergänzungsverfahren durchgeführt worden ist. Das gilt auch für die sogenannten Arbeiten vor den eigentlichen Bautätigkeiten, den Vorwegmaßnahmen.“

Ich wiederhole noch einmal, laut § 17 des Eisenbahnbaugesetzes sind es keine Vorwegmaßnahmen. Darin steht sehr klar, dass es sich bei den angestrebten Vorwegmaßnahmen um Baumaßnahmen handelt. Das erspart einerseits dem Stadtrat Entscheidungen, die vorschnelle Missachtung der Rechte der Bezirksausschüsse - der Stadtteilparlamente - und, einen Beschluss zu fassen. Zum anderen schützt es den Stadtrat davor, überhastet eine Entscheidung zu fällen, die dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 24. Januar 2011 widerspricht und wonach mit möglichen Rechtsfolgen und Regressansprüchen zu rechnen ist.

Abschließend weise ich noch darauf hin, dass es in dieser Zeit angesichts der Vorfälle um Stuttgart 21 nicht geht, dass den Bürgerinnen und Bürgern keine ausreichenden Diskussionsmöglichkeiten geboten werden. In diesem Fall sollen sehr weitreichende Entscheidungen für München gefällt werden, ohne die Bürgeranliegen, ihre Interessen und die der gewählten Gremien zu beachten. Nachdem ich keine Zeit hatte, den Antrag vorher zu verteilen, erlaube ich es mir einfach, ihn jetzt vorzulegen. Ich bedanke mich für Ihr Zuhören. - (Beifall)

StR J. Schmid:

Herr Oberbürgermeister, verehrte Kolleginnen und Kollegen, ich sage es gleich vorweg: Wir werden den vorgezogenen Baumaßnahmen unter bestimmten Bedingungen zustimmen! Herr Püschel, nachdem die Vorlage erst am Freitag verteilt wurde, mussten auch wir Stadträtinnen und Stadträte sie am Wochenende lesen. Die Änderungsanträge der Fraktionen und Gruppierungen wurden auch schon verteilt, was bei dieser Angelegenheit gut ist, denn ich kann feststellen, dass auch Ihre Zustimmung zu den Vorschlägen der Referentin an Bedingungen geknüpft ist. Wir werden auch Bedingungen stellen, um den vorzeitigen Baumaßnahmen zustimmen zu können.

Vorweg schicke ich, dass die Debatte in der CSU-Fraktion bis heute Morgen gedauert hat, deswegen konnten wir - anders als verschiedene andere - keine Statements für die Presse im Voraus liefern. Ich teile Ihnen auch mit, dass die Debatte in der Fraktion sehr kontrovers im Hinblick auf die Vorwegmaßnahmen verlaufen ist. Es besteht ebenfalls ein gewisser Unmut, das will ich heute überhaupt nicht verschweigen oder verhehlen, denn die Bahn hat sich nach der ersten Ankündigung Jahre Zeit gelassen. Ich habe von einem Vertreter der Bahn Ende 2008 persönlich und verheißungsvoll die Mitteilung erhalten: Der Finanzierungsvertrag stehe unmittelbar vor dem Abschluss. Man rechne mit der Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrags im ersten Quartal 2009; ich wiederhole: Erstes Quartal 2009!

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, inzwischen haben wir das erste Quartal 2011 hinter uns gelassen, und erst jetzt wurde der Vertrag unterschrieben! - (Zwischenruf: Ohne den Bund!) - In der Sitzung des Ältestenrats wurde zurecht angesprochen, dass wir nun schon drei Vollversammlungstermine hatten, in denen wir ein entsprechendes Votum des Stadtrats hätten abgeben können. Jetzt brauchen wir dieses Sonderplenum, denn der Vertrag ist unterschrieben, und nun muss alles sehr schnell gehen. Vorher haben sich die Vertragspartner, und damit spreche ich insbesondere die Bahn an, nach einer Ankündigung über zwei Jahre Zeit gelassen. Wir werden nun gewissermaßen unter Zugzwang gesetzt; und das gefällt uns nicht! - (Beifall der CSU-Fraktion und des Oberbürgermeisters)

Wir hatten das Thema schon länger mit einer gewissen Verantwortungsethik behandelt, aber bestimmte Voraussetzungen - neben denen, die bereits in der Beschlussvorlage enthalten sind - haben für uns eine große Bedeutung: Unser Antrag ist in Buchstaben gegliedert, damit die Übersichtlichkeit gewahrt bleibt. Wir wollen gerne eine Voraussetzung beschließen, dass die Deutsche Bahn sich bereit erklärt, die Anrainer und die Öffentlichkeit über Vorwegmaßnahmen zu informieren, und zwar gründlich. Das deckt sich mit dem Informationsgesichtspunkt des rot-grünen Antrags. Insbesondere die Anrainer haben bereits deutlich erklärt, dass sie dem Bau der 2. Stammstrecke positiv gegenüberstehen. Die Information muss jedoch dauerhaft sein, daher schlagen wir einen Runden Tisch oder die Gründung eines Anliegerbeirats vor.

Sehr geehrte Damen und Herren, ich glaube, dass wir der Bahn sehr klar und deutlich mitteilen sollten, was sich der Münchner Stadtrat konkret vorstellt und wie ausgeprägt und dauerhaft wir eine solche Information gerne hätten. Das Vertrauen in die Bahn ist in der CSU-Stadtratsfraktion nicht sehr hoch, dass diese bei allgemeinen Formulierungen unserer Forderung nachkommt. Deshalb gehen wir etwas weiter oder auch tiefer und fordern: Wir wollen einen Runden Tisch oder einen Anliegerbeirat oder etwas Ähnliches für eine dauerhafte und gründliche Information der Anrainer. - (Beifall der CSU-Fraktion)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, für uns ist die detaillierte Darstellung des Baukonzepts ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt. Ich betone deshalb das Wort detailliert, weil im Schreiben des Wirtschaftsministeriums, das der Beschlussvorlage beigefügt ist, der eine oder andere Aspekt in den Punkten 5 oder 6 erwähnt wird. Es heißt beispielsweise, es gehe um eine 68-monatige Bauzeit. Das ist eine Angabe zum Bauablaufkonzept, jedoch nicht die Angabe, die wir uns im Detail vorstellen. Ich betone das deshalb, denn wir wollen uns bei jedem Abschnitt schnell vertiefen und einbringen, damit uns keine weiteren Überraschungen bei möglichen Sondersitzungen zu beschäftigen haben. Es soll genau dargestellt werden, welche Einsparungen durch die Vorwegmaßnahmen entstehen. Alle Aussagen, die ich bisher der Presse entnehmen konnte, sind mir viel zu vage und haben zu wenig Substanz. Dann geht es uns natürlich auch darum, dass wir heute, da es um den Planfeststellungsabschnitt 2 geht, in besonderer Weise unseren Blick auf die Abschnitte 1 und 3 richten. Für uns ist besonders wichtig, dass heute jedem klar ist: Eine solche Informationspolitik wollen wir beim Planfeststellungsabschnitt 1 und 3 vermeiden, denn diesen Verlauf der Vorwegmaßnahmen wollen wir nicht noch einmal erleben. Wir fordern eine wesentlich bessere und detailliertere Information für die genannten Abschnitte des Planfeststellungsverfahrens.

Meine Damen und Herren, der dritte Punkt unseres Änderungsantrages unter Buchstabe „b“ ist für

uns wichtig, insbesondere da er nicht so detailliert im Antrag von Rot-Grün enthalten ist. Wir wollen, dass uns die Bahn bei dieser genauen Darstellung auch „Zeitreserven“ oder zeitliche Reaktionspotenziale im Hinblick auf den Fertigstellungszeitpunkt 2017 darstellt. Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bin Mitglied des Planungsausschusses und mit mancher Baumaßnahme als Stadtratsmitglied befasst. Der eine oder andere unter Ihnen, der selbst schon einmal etwas gebaut hat, wird es bestätigen können, auch wenn es um lapidare Baumaßnahmen geht, wie beispielsweise Wohnungsrenovierung, Bad-Erneuerung usw.: Während einer im Voraus geschätzten Bauzeit geht nie alles glatt. Das ist eine alte Weisheit aller am Bau Beteiligten. Ich kenne niemanden, der dieser Erfahrung widerspricht, auch wenn wir heute unter größtem Zeitdruck dazu gedrängt werden, unsere Zustimmung zu erteilen. Unter Berücksichtigung, wie viel Zeit sich die Bahn schon selbst gelassen hat - das betone ich immer wieder -, möchte ich wissen, welche Unwägbarkeiten die Bahn bei einer sechsjährigen Bauzeit und einem Bauvorhaben dieser Art und Größe erwartet. Ich sage nicht, dass sie nur vorkommen können, sondern ich betone, dass sie zu erwarten sind! Wir als verantwortliche Entscheidungsträger der Landeshauptstadt München wollen klipp und klar wissen, welche Gedanken man sich darüber gemacht hat. Ich möchte die sicher vorliegenden Pläne vorgestellt bekommen. Welche Reaktionspotenziale haben Sie vorgesehen, wenn an der einen oder der anderen Stelle irgendwelche Unwägbarkeiten auftauchen und Schwierigkeiten bereiten? - (Beifall der CSU-Fraktion)

Unter Buchstabe „c“ wird behandelt, was mit den Planfeststellungsabschnitten 1 und 3 in die Zukunft zielt. Auch hier wünschen wir uns eine verbesserte Informationspolitik für die Öffentlichkeit, aber insbesondere auch für die Anrainer. Es soll ein Runder Tisch mit den Anliegern des Planfeststellungsabschnitts 1 und den Anliegern des Abschnitts „b“ eingerichtet werden. Es muss keine uferlose Massenveranstaltung sein, das sage ich Ihnen gleich dazu. Unseren Vorstellungen nach kann es nicht nur um ein Flugblatt gehen, das man in den Kasten einwirft, sondern es geht um einen städtischen Dialog, um die Maßnahmen permanent zu begleiten.

Meine sehr geehrte Damen und Herren, wir haben uns über den Sinn und Zweck dieser Vorgehensweise Gedanken gemacht: In der Vorlage heißt es, es gehe um archäologische Untersuchungen. Wir haben uns daran erinnert, dass es bereits in der Vergangenheit archäologische Untersuchungen am Marienhof gegeben hat. Wir haben eine entsprechende Beschlussvorlage aus dem Jahr 2005 vom Verwaltungs- und Personalausschuss als Feriensenat gefunden, wo es um den Wettbewerb zur Neugestaltung des Marienhofs ging. In dieser Vorlage ist uns auf Seite 24 aufgefallen, dass in den Wettbewerbsunterlagen unter Punkt 2.7 steht, dass bereits 1989 weite Teile des Marienhofs archäologisch auf Bodendenkmäler untersucht wurden. Weiter unten ist zu lesen, dass im Vorfeld der Baumaßnahmen zur Erweiterung der U-Bahn im Jahr 2002, also dreizehn

Jahre später, noch einmal ergänzende Grabungen im weiter südlich gelegenen Teil vorgenommen wurden. Insofern ist unser Buchstabe „d“ wichtig für die umfassende Information des Stadtrates: Wir wollen gerne wissen, welche archäologischen Erkenntnisse es bereits über den Marienhof gibt, und wie diese in die geplanten Vorwegmaßnahmen einfließen bzw. sie ergänzen. Unter Umständen ist eine zeitliche Verkürzung der Vorwegmaßnahmen oder auch eine Verringerung der Grabungen möglich. Für uns ist das ungeklärt und wirft Fragen auf, denn es sind bereits Untersuchungen durchgeführt worden. Welche Art von Untersuchungen sind nun zusätzlich erforderlich?

Ab Buchstabe „e“, erstes Aufzählungszeichen im Antrag der Referentin: Dieser Bedingung stimmen wir natürlich auch gerne zu. Die Aufzählungszeichen zu Punkt 3 folgen bei uns unter den Buchstaben „g“ bis „j“. Bei dem zweiten Aufzählungszeichen im Antrag der Referentin, das ist unser Buchstabe „f“, haben wir eine Ergänzung: Vorbehaltlich der Finanzierung des Baus im Rahmen der GVFG-Mittel. Herr Oberbürgermeister, das ist in unseren Augen nicht ganz exakt in dem zweiten Spiegelstrich festgehalten und uns deshalb aufgefallen. Es soll nicht zu irgendwelchen Missverständnissen führen. Vielleicht sind aber auch diese Darstellungen gewollt?

In Punkt 2 des Antrags der Referentin heißt es: „Die 2. Stammstrecke wird auch dann realisiert, wenn der Zuschlag für die Olympischen Spiele 2018 nicht an München ergeht.“ Das wollen wir selbstverständlich auch alle, denn wir brauchen in erster Linie eine Verbesserung des Münchner S-Bahnsystems - nicht nur oder nur sehr bedingt für die Olympischen Spiele. Wir brauchen aus vielen anderen Gründen die Verbesserung des S-Bahnsystems. Wenn hier der Eindruck erweckt wird, dass durch diese Bedingung und die bereits vorliegende Antwort des Wirtschaftsministeriums die Sache ein für alle Mal festgelegt ist und man vielleicht auch noch die Schuld dafür der Bayerischen Staatsregierung aufbürden kann, wenn es nicht zu dem Zuschlag kommt, will ich darüber einige Sätze verlieren.

Der Punkt, den wir beschließen, unterscheidet sich inhaltlich von der Aussage von Herrn Göttler in seinem Schreiben vom 31. Januar 2011 unter Punkt 1. Herr Göttler, Sie schreiben es völlig richtig und stellen lediglich fest, dass die Vergabe der Olympischen und Paralympischen Winterspiele an die Stadt München keine Voraussetzung für die Realisierung der 2. Stammstrecke ist. Wenn das gemeint ist, ist es uns klar und absolut zutreffend. Im nächsten Satz heißt es aber: „Die mit der 2. Stammstrecke verfolgten Ziele reichen weit über mögliche Winterspiele hinaus und müssen dementsprechend unabhängig von Olympia erreicht werden.“ Das ist jedoch etwas anderes, wenn die Olympischen Spiele *nicht* Voraussetzung sind für den Bau der 2. Stammstrecke als es hier heißt: „... die 2. Stammstrecke wird auch dann realisiert.“

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Forderung in derselben Beschlussvorlage etwas weiter vorn geht noch tiefer, trifft das Eigentliche und ist im Antrag der Referentin nicht mehr enthalten. Auf Seite 3 unten heißt es unter Punkt 2: „Dies setzt eine nach dem aktuellen Stand der Projektplanung hinreichende konkrete und belastbare Erklärung auch zur Finanzierung der 2. Stammstrecke voraus.“ Dies kann man interpretieren, wenn damit lediglich gemeint ist, dass der Bau- und Finanzierungsvertrag vorliegt und der Freistaat ebenso wie die Bahn ihren Zahlungsanteil festlegen. Hinsichtlich des Bundes, der nicht Vertragspartner ist, ist nur noch enthalten, dass man den Antrag auf Förderung stellt. Wenn das ausreichend sein soll, denn mehr haben wir nicht, kann man daraus die Absolutheit des 2. Spiegelstrichs im Antragstext der Referentin deutlich missverstehen. Dass die 2. Stammstrecke kommt und von irgendjemandem finanziert wird, kann heute niemand garantieren oder voraussagen. Es ist wichtig, dies festzuhalten. - (Beifall der CSU-Fraktion) - Deshalb sollte aufgeführt sein, dass der Bau- und Finanzierungsvertrag ausreicht.

Sollte es so gemeint sein, dass die Aussage von Herrn Göttler genügt und völlig zutreffend ist, dass nämlich die Olympischen Spiele *nicht* die Voraussetzung sind, dann ist das in Ordnung. Es kann jedoch nicht so gemeint sein, und deshalb halten wir das noch einmal explizit fest, dass die Frage davon abhängt, ob der Antrag beim Bund auf fruchtbaren Boden fallen kann, wenn Gelder vorhanden sind oder bereitgestellt werden können. Das wissen wir alle, auch heute schon, aber man muss bei der Beschlussfassung darauf achten und aufpassen. Möglicherweise könnte es je nach Ausgang der Angelegenheit von der einen oder anderen Seite durchaus zu leichten Geschichtsklitterungen darüber kommen, wer unter welchen Bedingungen zugestimmt hat. Deswegen ist uns das sehr wichtig, dies heute klar darzustellen. Der Bau- und Finanzierungsvertrag wurde unterschrieben, aber es gibt noch keine Zusage des Bundes. Deshalb kann man noch nicht absolut davon ausgehen ... - (OBM Ude: Erlauben Sie eine hilfreiche Zwischenfrage?) - Ja!

OBM Ude:

Ich stimme Ihrer Aussage völlig zu, dass der Bau der 2. Stammstrecke unabhängig von Olympia erfolgt. Eine Garantieerklärung oder Versicherung kann es jedoch nicht geben, ohne die erforderliche Co-Finanzierung des Bundes. Wären Sie bereit, auf die Worte „im Rahmen der GVFG-Mittel“ zu verzichten, weil das nur ein möglicher Topf ist? Stattdessen könnte man schreiben: „vorbehaltlich der erforderlichen Co-Finanzierung des Bundes.“ Dann könnte dies unproblematisch übernommen werden.

StR J. Schmid:

Ja, wenn die Gelder aus einem anderen Topf oder Sondertopf kommen, dann ist uns das natürlich in gleicher Weise recht. - (OBM Ude: Es wird über verschiedene Töpfe verhandelt.) - Ich werde

jetzt auf die inzwischen vorliegenden Änderungsanträge eingehen, wie mit Oberbürgermeister Ude besprochen. Beispielsweise geht der Antrag von Rot-Grün weiter und ist detaillierter, insbesondere bei der Informationsstelle am Marienhof usw. Teilweise geht unser Antrag mehr ins Detail. Ansonsten widersprechen sich die Anträge nicht, daher schlage ich vor, beide zu beschließen. Damit ersparen wir es uns, Satz für Satz durchzugehen. Aus unserer Sicht sind damit alle Wünsche enthalten.

Ich erlaube mir nur die eine Bemerkung: Wir werden auch dem Punkt 3 des rot-grünen Antrags zustimmen, dass man den Betreff von „2. S-Bahnstammstrecke“ oder „2. S-Bahntunnel“ umbenennt in „Regionalverkehr- und S-Bahntunnel“. Gerade wir, und das kennen Sie aus sämtlichen Debatten, haben vehement darauf gedrängt, dass diese Röhre auch regionalverkehrszugtauglich wird. Uns wundert dieser Punkt des Antrags, wir tragen ihn jedoch mit, denn er schadet nicht. Oberbürgermeister Ude scheint felsenfest davon auszugehen, dass die Regionalzugtauglichkeit auf jeden Fall gegeben ist. Demnach bräuchte es diesen Nachdruck nicht, denn in der ergänzenden Beschlussvorlage wird eindeutig ausgewiesen, dass der Oberbürgermeister ausdrücklich begrüßt, dass die Nutzung der 2. Stammstrecke nicht nur für die S-Bahn erfolgt, sondern auch dem Regionalverkehr offenstehen wird. Ich stelle fest, dass die Fraktionen von Rot-Grün etwas skeptischer sind, denn sonst bräuchte man diese Umbenennung nicht. Wir sind noch viel skeptischer, denn der Name allein macht es nicht aus. Wenn dies aber der Bahn hilft zu verdeutlichen, was der Stadtrat beschlossen hat, soll uns das recht sein. Vielen Dank! - (Beifall der CSU-Fraktion)

StRin Nallinger:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Schmid, Sie waren heute so milde mit Freistaat und Bahn ... Ich glaube, das ist auch ein wenig Ihrer Heiserkeit geschuldet. Ich hoffe, sie kam nicht durch die Diskussion in Ihrer Fraktion über den 2. Stammstreckentunnel zustande. Ich will heute klar aussprechen, dass die Informationspolitik von Freistaat und Bahn eine Zumutung ist. - (Beifall von verschiedenen Seiten) - Sie ist wirklich eine Zumutung, quasi „unter aller Sau“! Wir haben das mehrfach in unseren Vollversammlungen thematisiert und beanstandet. Ich muss leider feststellen, dass sich bis zum heutigen Tag an dieser Politik nichts geändert hat. Feststellen will ich auch, dass wir den Vorwegmaßnahmen zustimmen, jedoch unter bestimmten Voraussetzungen, auf die ich gleich eingehen werde. Für die drei Bauabschnitte besteht noch kein verbindliches Baurecht und keine - das ist sicher wichtig - gesicherte Finanzierung eines so großen Projektes. Mit dem Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen Freistaat und Bahn haben wir lediglich 40 % der gesamten Kosten gesichert. Für den 60-prozentigen Löwenanteil haben wir noch nicht einmal Signale vom Bund, ob man gewillt ist, das große Projekt zu unterstützen.

D. h., das Projekt ist nicht gesichert. Weil uns die gewünschte Gewissheit fehlt, streben wir an, möglichst wenig Tatsachen zu schaffen.

Zur Informationspolitik im Einzelnen: Bitte erlauben Sie mir einen kurzen Rückblick über das bisherige Betriebskonzept der Bahn: 3 T. Es heißt deshalb 3 T, weil es lediglich drei Fahrten mehr pro Richtung und Stunde für den neuen Tunnel als Betriebskonzept vorsieht. Das bedeutet, aus derzeit 30 Fahrten pro Stunde und Richtung werden künftig 33 Fahrten. Leider wird hier nur in Beton gedacht und nicht in Leistungsangebot!

Als Stadträtin der Münchner Bürgerinnen und Bürger muss ich feststellen, dass für die Münchnerinnen und Münchner zunächst einmal nur Nachteile entstehen. - (Vereinzelter Beifall) - Wir müssen mit Nachteilen für München rechnen, weil wir zunächst einmal mit den Unannehmlichkeiten der Baumaßnahmen klarkommen müssen. Wir müssen dies unseren Bürgerinnen und Bürgern vermitteln, denn sie haben mit diesen Unannehmlichkeiten viele Jahre zu leben. Wir haben aber auch Angebotsnachteile, daraus machen wir kein Hehl. Die Münchnerinnen und Münchner werden längere Wartezeiten haben, denn es gibt dann zwei Tunnel, durch die S-Bahnzüge fahren. Sie kommen nicht mehr so oft an den Stachus, den Rosenheimer Platz oder an das Isartor. - (Zwischenruf) - Liebe Kolleginnen und Kollegen, hören Sie mir bitte zu, das ist mir sehr wichtig! Wir haben viele S-Bahnpunkte im Stadtgebiet, und das betrifft viele meiner Kolleginnen und Kollegen, die am Stadtrand wohnen. Sie werden eine schlechtere Anbindung haben, denn Sie werden von einem 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt herabgestuft. Bei dieser Gelegenheit erinnere ich an den Haltepunkt Gronsdorf.

Wir Münchnerinnen und Münchner haben nur dann Vorteile von diesem Tunnel, wenn er so attraktiv ist, dass die Umlandbewohner, die heute schon 40 % des Münchner Autoverkehrs verursachen, auf den ÖPNV umsteigen. Dies schaffen wir nur durch den Umstieg der Umlandbewohner, wenn wir ein attraktives Angebot vorweisen können. Erst dann haben auch die Münchnerinnen und Münchner etwas davon. Liebe Vertreter des Freistaats und der Bahn: Aus diesem Grund müssen Sie verstehen, warum wir Wert auf ein gutes Angebot legen und bis heute leider nur das Konzept 3 T haben. Das sind läppische drei Fahrten pro Stunde zusätzlich, die Sie uns anbieten. Das können wir nicht akzeptieren! - (Beifall der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL) - Aus diesem Grund konkretisiere ich noch einmal den Punkt Regionalverkehrszugtauglichkeit. Mittlerweile wissen alle Kolleginnen und Kollegen im Stadtrat, dass unserer Auffassung nach der Tunnel nur sinnvoll ist, wenn auch der Regionalverkehr durch den Tunnel geführt wird. D. h. konkret, der Freistaat und die Bahn sollen schon zum heutigen Zeitpunkt aufzeigen, woher das Budget für das rollende Material kommen soll.

Wir haben bereits lange darüber diskutiert, ob wir vom Freistaat und der Bahn verlangen, Tekturen vorzunehmen, damit der Tunnel umgebaut wird und die heutigen Züge durch den Tunnel fahren können. Wir haben uns damals mit Ihnen darauf verständigt, dass dieses Problem fahrzeugseitig zu lösen ist. D. h., Sie bestellen entsprechende Züge, damit der Regionalverkehr nicht mehr durch den nicht umzuplanenden Tunnel durchgeführt wird. Bis zum heutigen Tag wissen wir nicht, ob es dafür ein Budget gibt. Wenn der Tunnel gebaut ist, gibt es dann noch ein Budget für die benötigten neuen Züge? Dazu bitte ich Sie heute um Informationen. Ich möchte gerne Informationen darüber erhalten, dass die BEG dabei ist und die Leistungen der Züge auch bestellt.

Bevor ich auf unseren Antrag im Einzelnen eingehe, noch zwei Fachfragen an die Stadtverwaltung über die vorbereitenden Maßnahmen am Marienhof. Uns geht es, wie Sie bereits der Presse entnehmen konnten, um die Verpflanzung der 38 Bäume am Marienhof. Nach unserem Kenntnisstand ist zum heutigen Tag eine Verpflanzung ungünstig, weil die Bäume bereits mit dem Austrieb begonnen haben. Der nächstmögliche Zeitpunkt für eine Verpflanzung wird frühestens in vier Wochen sein. Weiterhin wurde uns gesagt, dass die Bäume in den folgenden zwei bis drei Monaten unproblematisch verpflanzt werden könnten. D. h., von Mitte April bis Mitte Mai können sie verpflanzt werden, und dann unproblematisch über den Sommer hinweg. Ich frage daher die Abteilung Gartenbau: Stimmt diese Aussage? Wir können demnach mit der Verpflanzung bis zur Entscheidung über den Zuschlag der Olympischen Spiele in Durban am 06.07.2011 warten? Die zweite Frage zielt auf den Baustellenverkehr ab: Ich möchte gerne wissen, ob Freistaat und Bahn den Baustellenverkehr mit der Stadt abgesprochen haben und gewährleistet wird, dass er problemlos abläuft.

Zu unserem gemeinsamen Änderungsantrag mit der SPD-Fraktion: Unter Punkt 1 wollen wir ergänzt haben, dass die naturschutzrechtlichen Belange berücksichtigt werden und möglichst wenig Bäume vor der Entscheidung am 06.07.2011 verpflanzt werden.

Gesamtzeitplan: Uns hat überraschend die Information erreicht, dass wir schleunigst mit den Vorwegmaßnahmen beginnen sollen. Dazu kann ich sagen, je größer ein Projekt, umso chaotischer scheint die Information zu sein. Wir haben eines der größten Infrastrukturprojekte in Bayern, aber Freistaat und Bahn halten es nicht für notwendig, uns Bürgerinnen und Bürger entsprechend frühzeitig und umfassend zu informieren. Ich wundere mich darüber und frage mich deshalb: Welche Überraschungen werden uns noch ereilen? Ich denke dabei an den Hauptbahnhof, und frage, weshalb dort noch keine Vorwegmaßnahme notwendig ist. Das wird ebenfalls eine der zentralen Baustellen im Stadtgebiet sein. Vielleicht können Sie uns dazu etwas mitteilen, vielleicht hören wir in zwei Wochen etwas darüber? Aus diesen Gründen fordern wir einen verbindlichen und voraus-

schauenden Gesamtzeitplan sowohl für den Fall, dass die Stadt München den Zuschlag für Olympia 2018 erhält als auch für den Fall, dass wir den Zuschlag nicht erhalten. Wir wollen die Gewährleistung, dass wir am Marienhof keine jahrelange Hängepartie oder gar eine Brachfläche hinnehmen müssen. Wir werden alles uns Mögliche dafür tun, sobald mit den vorbereitenden Baumaßnahmen am Marienhof begonnen werden kann - soll der Tunnel kommen oder nicht -, dass die Realisierung des Wettbewerbsergebnisses aus dem Wettbewerb 2006 umgesetzt wird. Wir wollen den Münchnerinnen und Münchnern keine jahrelang dauernde Baustelle zumuten.

Unter Punkt 6 neu verbirgt sich ein zentraler Punkt: Wir machen unsere Zustimmung zu den Vorwegmaßnahmen abhängig von einer kompletten Umkehr der bisherigen Informationsstrategie von Freistaat und Bahn. Das bedeutet im Einzelnen:

- Wir fordern einen unabhängigen Kommunikator oder eine Kommunikatorin, die auch mit den Gegnern des Projekts spricht. Die Person muss in der Lage sein, das Projekt zu kommunizieren und unabhängig zu sein.
- Wir wollen in Zukunft vorzeitige und umfassende Informationsveranstaltungen in den betroffenen Quartieren, denn hier besteht eine Bringschuld von Freistaat und Bahn. Es ist nicht so, dass wir vom Stadtrat im Nachhinein die Finger heben müssen und erst bei den verärgerten Bürgerinnen und Bürgern Ruhe schaffen müssen. Es handelt sich eindeutig um eine Bringschuld von Freistaat und Bahn. - (Beifall der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL) -
- Wir wollen am Marienhof ein provisorisches Bürgerinformationszentrum. In München ist das Standard. Schon bei wesentlich kleineren Bauvorhaben haben wir diesen Standard. Unsere Bürgerinnen und Bürger sind diesen Standard gewohnt, und das sollte Ihnen eigentlich bekannt sein.
- Wir wollen auch ein Informationstelefon.
- Weiterhin wollen wir eine Kommission einrichten, in der der Stadtrat vonseiten Freistaat und Bahn in Zukunft kontinuierlich, umfassend und rechtzeitig in einer offenen Diskussion informiert wird und wir nicht alles aus der Presse erfahren müssen oder gar durch kurzfristig übersandte Faxe.

Dies ist der Inhalt des gemeinsamen Antrags der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen/RL. Wir freuen uns, wenn Sie sich unserem Antrag anschließen. Vielleicht kann sich die SPD-Fraktion auch noch dazu entschließen?

Mit den archäologischen Untersuchungen sollte auf der Rasenfläche begonnen werden. Letztendlich ist das eine Konsequenz, wenn man Überraschungen vermeiden will. Werden die Bäume zum jetzigen Zeitpunkt verpflanzt, bedeutet das, an der Rasenfläche zu beginnen. Wir haben im Norden des Marienhofs keine Bäume. Der Zugang zu den archäologischen Fundstellen müsste dort möglich sein. Ich meine, dass unser Anliegen, an der Rasenfläche zu beginnen, realistisch ist. Es würde mich freuen, wenn wir die entsprechende Zustimmung erhielten. Vielen Dank! - (Beifall der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL)

StR Altmann:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, es ist glücklicherweise nicht Freitag, der 13., sondern Mittwoch, der 13. Das reicht aber auch schon. Durch diese Beschlüsse wird es wohl heute kein Sonnenscheintag für München werden. Die gesamte Planung - zeitlich und finanziell - ist mit sehr heißer Nadel gestrickt. Sie spiegelt mehr die Wunschvorstellung der Befürworter des Vorhabens wider als ein Ergebnis, das sich auf seriöse Planungen stützt. Diese erheblichen Eingriffe in das öffentliche Leben, private Eigentumsverhältnisse usw. sind enorm. Vor allen Dingen ist der langjährige Einsatz von Milliarden an Steuermitteln unabdingbar. Den Ausführungen des Bezirksausschussvorsitzenden kann ich daher uneingeschränkt zustimmen.

Eine kleine Anmerkung: Mit dem Befüllen von Baulöchern haben wir Erfahrung. Es wäre nicht das erst Mal, dass wir wieder zuschütten und durch Steuergelder finanzieren. Wie schon bei den Ausführungen angesprochen, fehlt natürlich ein konkreter Bauzeitplan. Er ist nicht Teil der Sitzungsvorlage, und das wurde bereits von den Vorrednerinnen und Vorrednern bemängelt. Es wäre erst dann eine seriöse Vorlage gewesen, wenn die Zeitpläne enthalten wären. Es ist nur der Eröffnungstermin 1. Dezember 2017 festgehalten. Wenn Olympia tatsächlich in München stattfindet, hat man einen Zeitpuffer von ungefähr 30 Tagen. Kommen die Olympischen Spiele nicht nach München, hat man einen gestreckten Zeitplan bis 2019. Aber auch hier ist nicht nachvollziehbar, wie dieser Zeitpuffer zustande kommt. Es ist nicht ausgeführt, ob die Fertigstellung bis 2017 mehr Geld als hier veranschlagt kostet, aber wir kennen die Kosten-Nutzen-Untersuchung. Damals hieß es 1,64 Mrd. €, jetzt wird nur noch von 2 Mrd. € gesprochen. Über die 360 Mio. € spricht man nicht mehr, das sind wohl Peanuts. Ich glaube auch nicht, dass es bei den 2 Mrd. € bleibt, auch diese Summe wird sich erhöhen. Ich erinnere nur an die Vorhersagen beim Transrapid. Völlig unerwartet

war man auf einmal bei 3 Mrd. €, und dann ist das Projekt gekippt. Genauso erwarte ich das hier auch.

Bei den heutigen Vorwegmaßnahmen ist natürlich auch klar, und Sie beschreiben es in der Vorlage, dass diese 38 Bäume während des Austriebs nicht verpflanzt werden sollen. Sie erklären sich auch dazu bereit. Es wird mitgeteilt, dass die Kosten vom Eisenbahnbundesamt übernommen werden. Mich macht in der Vorlage stutzig, und deshalb wundere ich mich über die großzügige Zustimmung der Grünen, dass in dem Bescheid des Eisenbahnbundesamts eine klare Befreiung enthalten ist. Gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 nach dem Bundesnaturschutzgesetz will man bei Austrieb verschieben. Die Befreiung hat man, aber man stellt einen Antrag, und der Austrieb interessiert nicht mehr, und wir können sofort versetzen. In der Vorlage wird nur angesprochen, dass vom Gartenbauamt ein Ersatzstandort genannt wird. Wenn man dies schon weiß, verstehe ich nicht, weshalb man nicht hineinschreibt, wo man die Bäume aufpöppeln will. Man stochert sozusagen im Nebel, daher ist dies nur als Wunschvorstellung zu betrachten. Sie basiert auf keinerlei realen Tatsachen - und Sie wollen dem heute zustimmen!

Ich habe mich immer schon gegen diese Planung ausgesprochen, ebenso wie heute. Ich werde dadurch weiterhin gut schlafen können, ob es Ihnen gelingt, ist fraglich. Ich werde den Änderungsanträgen nicht zustimmen, sie werden meines Erachtens nur zur Gewissensberuhigung eingebracht. Ich werde nur den FDP-Antrag mittragen. Herr Dr. Bertermann, ich weiß, Sie werden zustimmen, denn Sie sind auch im Landtag dafür. Mich wundert jedoch die Haltung von Herrn Minister Zeil. Wenn man eine solche Position innehat, die wahrscheinlich nie wieder zu erreichen sein wird, macht man wohl so etwas, denn damit kann man sich einen Gedenkstein setzen. Danke!

StR Dr. Mattar:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, heute geht es um die Zustimmung der Landeshauptstadt München für den vorzeitigen Baubeginn des 2. S-Bahntunnels, was bislang immer ein Schrecken war. Einerseits wurde von der Stadt gesagt, es ist nicht unser Projekt, sondern das des Freistaats. Andererseits wird betont: Wir stehen dahinter und sind dafür. Ich glaube, jetzt sieht man, dass wir als Landeshauptstadt München ein Teil des Vorhabens sind. Ich erkenne allerdings, dass sich die Mehrheit in diesem Stadtratsgremium zu Komplizen für dieses Bauvorhaben macht.

Wir haben drei Planungsabschnitte, die nicht von der Sache geprägt sind, sondern durch den Zeitablauf. Einen Tunnel in drei Abschnitten zu bauen, ist völlig absurd. Für die Planung wäre das nur ein Hilfsmittel. - (Zwischenruf) - Ich glaube, darüber sind wir uns sicher einig: Wenn es ein Vorhaben ist, das man nicht in Abschnitten bauen kann, muss man den Genehmigungsprozess als

eine Einheit begreifen. Wir haben für keinen der drei Abschnitte eine rechtskräftige Baugenehmigung oder ein rechtskräftiges Planungsfeststellungsverfahren. Das muss man hier sehr deutlich festhalten. - (Beifall der FDP-Fraktion) - Man kann natürlich sagen, bei anderen Vorhaben beginnt man ebenfalls vorzeitig. Hier geht es jedoch um Steuergelder. Wenn die Sache schiefgeht, handelt es sich nicht um irgendeinen Investor, der möglicherweise private Gelder verbrennt, sondern hier handelt es sich um Steuergelder! Es hilft auch nichts, wenn beschworen wird, so wenig Tatsachen wie möglich zu schaffen.

Frau Kollegin Nallinger, ich verstehe, dass Sie bei diesem Projekt furchtbar kalte Füße bekommen haben. Fast bereuen Sie Ihre Zustimmung im letzten Jahr. Die Maßnahmen sollen beginnen, obwohl kein Baurecht vorliegt. Man muss sich daher fragen, welches Rechtsstaatsdenken dahintersteckt. Zum 1. und 3. Abschnitt gibt es noch Klagen, d. h., man nimmt diese Klagen überhaupt nicht ernst. Es ist offensichtlich nur noch eine Formsache, die Klagen abzuweisen. Ob das die Gerichte mitmachen, weiß ich nicht. Bei diesem Planungsabschnitt wird nicht abgewartet, bis eine rechtskräftige Baugenehmigung vorliegt, sondern man macht es per Sofortvollzug. Damit stößt man alle Anlieger, die gar nicht gegen den Tunnel sind, vor den Kopf. Gerade die beschweren sich über dieses trickreiche Verfahren.

Meine Damen und Herren, der zweite Punkt ist hier schon angesprochen worden, die Finanzierung: Wenn alles so einfach wäre, läge sie uns längst vor. In der Tat hat Stadtrat Josef Schmid schon darauf hingewiesen, dass der Vertrag bereits für 2008 angekündigt war. Es kam immer wieder zu Schwierigkeiten, und man hat gesehen, dass es mit dem Planungsrecht nicht so vorangeht. Tatsächlich sind die Finanzierungsmittel nicht vorhanden. Ich glaube, es ist unverantwortlich, jetzt einem Baubeginn zuzustimmen, insbesondere unter dem Aspekt, dass durch weitere Änderungen aufgrund der ausstehenden Klagen sich der Kosten-Nutzen-Faktor noch einmal nach unten bewegt und das Bauvorhaben so nicht finanzierbar ist. Ich glaube, es ist geradezu ein Hasardeurspiel bei dieser unsicheren Situation. Ich brauche gar nicht zu wiederholen, dass diese Prognose von sechseinhalb Jahren Bauzeit erst einmal nur eine angenommene ist. Ob sie realisierbar ist, steht in den Sternen. Aus unserer Sicht besteht überhaupt keine Notwendigkeit, vor dem Termin in Durban Entscheidungen zu treffen.

Ich denke, die Änderungsanträge von Rot-Grün und der CSU sind nur hilflose Kosmetik. Sie sind im Grunde das Papier nicht wert. Wenn man die Bürgerinnen und Bürger ernst nimmt, dann muss man heute sagen, wir stimmen dem vorzeitigen Baubeginn *nicht* zu. Nachträglich eine Kommunikationsstrategie zu fordern und einen Beirat einzuberufen, hilft leider gar nicht weiter: Die Bürgerinnen und Bürger wollen ernst genommen werden! - (Zwischenrufe und Heiterkeit) - Ja, der Bür-

ger möchte ernst genommen werden, aber nicht nur dann, wenn es Ihnen gerade passt! Die Bürger möchten von vornherein ernst genommen werden. - (OBM Ude: Richtig!) - Das ist der entscheidende Punkt. - (Zwischenrufe)

Wenn man sich die Parallelen zu Stuttgart 21 ansieht, dann besteht dort Baurecht, und das Theater ist trotzdem hinterher entstanden. Wir haben uns dafür eingesetzt, die Bürgerinnen und Bürger vor der Baumaßnahme ernst zu nehmen, und eben ... - (Zwischenrufe; - StR Benker: Die FDP? - BM Monatzeder: Jetzt werden die Bürger ausgepackt!) - Herr Benker, Sie sind doch auch nicht einer Meinung mit Ihrer Landtagsfraktion, was regen Sie sich auf? Sie sind sich auch innerhalb Ihrer Stadtratsfraktion nicht einig, und uns geht es genauso. Wir haben einen Kollegen, ein Landtagsmitglied, er wird sich an den einstimmigen Beschluss seiner Landtagsfraktion halten. Das ist so! Wir könnten es uns sehr leicht machen und der Ansicht des Ministers folgen und allem zustimmen. Nein, wir sind von der Sache nicht überzeugt! Wir haben auch die Hoffnung, wenn die Finanzierung bis zum Herbst nicht zustande kommt, dass endlich ein Prozess für sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV in München beginnt. Das ist unsere Hoffnung, und ich bin davon überzeugt, dass sie sich auch erfüllen kann. Dass der Bund plötzlich 1 Mrd. € für München aus seinem Etat vom 2,6 Mrd. € für alle westlichen Bundesländer lockermacht, ist wirklich nur eine Illusion. Dass auf einmal Geld vom Himmel fällt, wenn wir den Zuschlag für die Olympiade bekommen, ist auch ein Märchen.

Meine Damen und Herren, wir werden weder dem Änderungsantrag von CSU noch dem von Rot-Grün zustimmen. Wir haben unseren eigenen Änderungsantrag eingebracht und sind damit in guter Übereinstimmung mit dem Bezirksausschuss. Soweit ich weiß, wird der Bezirksausschuss Haidhausen heute Abend ebenfalls in ähnlicher Weise entscheiden. Lassen wir uns überraschen. Jedenfalls erhalten wir durchaus Zustimmung in vielen Gremien und bei der Bevölkerung. Wenn Sie Interesse an der Realisierung dieses Vorhabens hätten, würden Sie das unter der Voraussetzung, diese Punkte ernst zu nehmen, mittragen. Ich habe manchmal das Gefühl, dass sich die Diskussion nur darum dreht: Wie kann ich mich parteipolitisch am besten in Stellung bringen, um dann der Staatsregierung vorzuwerfen, dass sie alles vermässelt? Diesen Eindruck muss man gewinnen, insbesondere wenn dieser von Rot-Grün vermittelt wird. Bei diesem Spiel machen wir nicht mit! - (Beifall aus der FDP-Fraktion)

StR Reissl:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen, es ist uns miteinander klar, dass wir gerne in einer etwas einfacheren Lage wären. Dieses Dilemma ist uns durchaus bewusst. Es gibt diese Vereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern und der Bundesrepublik Deutschland bis heute

nicht. - (Unruhe; - OBM Ude: Das ist schon irritierend!) - Lieber Helmut, das ist relativ laut. - (Heiterkeit) - Es gibt diese Finanzierungsvereinbarung leider noch nicht. Wir hätten sie uns alle gewünscht, weil wir damit natürlich sicherer wären. Es gibt sie jedoch nicht, und deswegen müssen wir mit dieser Situation umgehen. Kolleginnen und Kollegen, wir wissen nur sicher: Wenn der uns dargestellte Zeitplan stimmt, dann gibt es keine Zeitpuffer mehr. Nebenbei bemerkt, den detaillierten Zeitplan hätten wir auch gerne. Wir sind uns einig, sollten wir 2018 die Olympischen Spiele in dieser Stadt ausrichten, dann wollen und können wir auf dem Marienhof keine Baustelle brauchen. D. h., es gibt entweder die Chance, vor 2018 mit dieser S-Bahnstrecke in München fertig zu werden, oder es gibt sie erst wieder danach. Das sind die zeitlichen Alternativen, andere sehen wir nicht. Wir sind auch unglücklich über diesen Zeitdruck.

Wir sehen allerdings nicht die alleinige Verantwortung dafür beim Freistaat und der Bahn. Herr Kollege Josef Schmid, ich finde es bemerkenswert, dass besonders Sie über diesen Zeitdruck lamentieren. Ich erinnere Sie deshalb daran, denn vor ziemlich genau zwei Jahren ist auf Initiative der CSU-Fraktion und auch auf die nicht unbedeutende Initiative der Grünen, aber auch anderer, eine einjährige Ehrenrunde eingelegt worden. Wir haben dem letztlich auch zugestimmt, also sind wir auch nicht ganz unschuldig - (StR Dr. Mattar: Die Mehrheit der Planfeststellungsverfahren sind fortgeführt worden!) - Herr Dr. Mattar, trotz allem! Ich hätte die Reaktion der Staatsregierung im anderen Fall erleben mögen, wenn die Bahn in der Zeit, in der noch einmal ein Gutachten eingeholt wurde, feststellen musste, dass es nur eine realistische und in der standardisierten Bewertung positive Variante für den Ausbau der S-Bahn gibt. Die Empörung in diesem Stadtrat kann ich mir durchaus vorstellen, wenn das so abgelaufen wäre. Daher bitte ich Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen im Stadtrat: Wenn man mit Steinen wirft, bedenken Sie, dass Sie vielleicht auch selbst im Glashaus sitzen.

Kolleginnen und Kollegen, zumindest bei denen, die partiell oder insgesamt eher als Befürworter der Maßnahme gelten: Bitte sprechen Sie nicht vom Baubeginn. Es soll nicht nur eine Sprachregelung sein, sondern es ist tatsächlich kein Baubeginn. Beispielsweise wäre es ein Baubeginn, wenn für dieses 40 m tiefe Bahnhofsgebäude mit Bauarbeiten in den Untergrund begonnen würde. Genau das ist aber nicht der Fall. Es wird nicht begonnen, Bohrpfähle, Schlitzwände oder Ähnliches zu setzen, sondern es wird die Auflage aus dem Planfeststellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes erfüllt; im Übrigen ist das heute Standard bei Bauten im Stadttinneren. Es wird festgestellt, was sich im Baugrund befindet und welche Bodendenkmäler bestehen, um sie archäologisch zu sichern und zu katalogisieren. Was passiert, wenn der Oberboden abgetragen ist? Dann kommen die Leute mit den kleinen Eimern und Schaufelchen, die sich Wochen und Monate damit beschäftigen, zu fotografieren, zu vermessen und Scherben u. ä. einzusammeln. Liebe Kollegin-

nen und Kollegen, das ist nach meiner festen Überzeugung etwas anderes als ein Baubeginn. Natürlich liegt es im Interesse des Freistaats Bayern und auch des Vorhabenträgers, weil man vorhat, in einem Jahr mit dem Bau zu beginnen. Trotzdem sind diese Vorabmaßnahmen eindeutig kein Baubeginn.

Kolleginnen und Kollegen, selbstverständlich wünschen wir uns eine bessere Kommunikation. Wir sind auch der festen Überzeugung, dass die Stadt München, bzw. die Stadtverwaltung, in den letzten Jahren bei ihren Bauvorhaben sehr gute Kommunikationswege entwickelt und ausgebaut hat. Wir bitten dringend im gemeinsamen Interesse, diese beizubehalten, nicht weil der Stadtrat sich ungenügend informiert fühlt, sondern weil es notwendig ist, dass jemand vor Ort informiert. Wenn beispielsweise im Laufe des April auf dem Marienhof der Bagger auffährt und Bäume verpflanzt werden, um die oberen Bodenschichten abzugraben, muss jemand vor Ort sein, der den Menschen erklärt, worum es geht. Das ist in München eine gute Übung, die vom Baureferat bei unseren großen Baumaßnahmen, im U-Bahnbau oder auch im Tunnelbau seit langer Zeit praktiziert wird. Das hat sich bewährt und ist dringend zur Nachahmung empfohlen.

Herr Kollege Dr. Mattar, es ist im Übrigen Gang und Gäbe, dass man solche Dinge in mehrere Planfeststellungsabschnitte einteilt. Wir bauen auch U-Bahnen teilweise in Abschnitten, auch wenn wir wissen, die Linie sollte irgendwann einmal am Stadtrand enden. Wir haben tatsächlich mit Teilabschnitten begonnen, ohne dass die Planfeststellung jeweils bis zur Endstation sicher war. - (StR Dr. Mattar: Zur Isar fahren Sie noch nicht!) - Um den detaillierten Zeitplan, und zwar mit den Alternativen für die verschiedenen Realisierungsoptionen, bitten wir auch, das hat Frau Nallinger vorgetragen. Das ist allerdings keine unabdingbare Zustimmungsvoraussetzung. Frau Nallinger, ich weiß gar nicht, wie das gehen sollte, denn wir müssen *heute* beschließen. Wir können in unseren Beschluss zwar hineinschreiben, was wir alles erwarten, aber wir können ihn nicht vertagen. Wir beschließen heute die Bedingungen und warten bis zur nächsten Vollversammlung ab, ob sie erfüllt werden und machen davon unsere Zustimmung abhängig. Ich fürchte, Ihr Vorhaben funktioniert nicht.

Ich richte die ausdrückliche Bitte an unseren Gartenbau, uns zu erläutern, wie das mit dieser Baumart funktioniert. Ich bin bisher davon ausgegangen, dass es nur möglich ist, in einem Zeitfenster von Herbst - also vom Ende der Vegetationsperiode - bis zum Beginn der nächsten Wachstumsphase im Frühjahr Bäume zu verpflanzen. Jetzt habe ich gehört, dass es noch einmal eine Verpflanzungsphase für diese Bäume geben soll, egal, ob sie bereits ausgetrieben haben und unter Laub stehen. Wenn Sie das darstellen, dann bitte ich auch um einen Vergleich, welche Risiken bei einer sofortigen Verpflanzung oder der Umsetzung im Sommer entstehen könnten.

Zu den Antragspunkten des CSU-Antrags: Herr Kollege Schmid, bei „c“ schreiben Sie, Sie möchten für die beiden anderen Planfeststellungsabschnitte 1 und 3 über die Einrichtung eines Runden Tisches oder die Gründung eines Anliegerbeirats nachdenken. Vielleicht haben Sie eine Vorstellung, wie man das praktisch bewerkstelligt? Wir sind nicht im Grundsatz dagegen, denn man muss auch überlegen, wie dies praktisch umgesetzt werden kann. Wer ist mit welcher Legitimation dabei? Vielleicht ist auch im Planfeststellungsabschnitt 1 ein vollkommen anderer Sachverhalt zu berücksichtigen als im Abschnitt 3?

Zwei Verschiedene. - (OBM Ude: Ja, so habe ich es verstanden! Jeweils!) - Bei Ziffer 1.f) würde ich noch weitergehen als der Oberbürgermeister: „Die 2. Stammstrecke wird auch dann realisiert, wenn der Zuschlag der Olympischen und Paralympischen Winterspiele nicht an München erteilt wird.“ Für die Stadt ist es eigentlich ohne Belang, wie der Aufgabenträger es finanziert. Wir sind uns schon bewusst, dass es der Aufgabenträger allein nicht finanzieren können. Ob er aber eine GVFG-Finanzierung, eine Sonderfinanzierung, ein PPP-Modell oder eine sonstige Finanzierungsart wählt, muss eigentlich nicht im Münchner Stadtrat beschlussmäßig behandelt werden. Das ist nicht unsere Angelegenheit.

An die Bahn oder an den Aufgabenträger hätte ich eine Bitte, nachdem Frau Nallinger zumindest ansatzweise wieder in die Grundsatzdebatte eingestiegen ist. Ich dachte, die hätten wir hinter uns. Sie wurde schon oft geführt. - (Zurufe) - Das Taktmodell ist wirklich auch auf der Grundlage dessen, was der Stadtrat vor zwei Jahren gewünscht hat, noch einmal bestätigt worden, vor allem, dass die Variante Innenstadtunnel mit diesem Taktmodell das einzige ist, das in der standardisierten Bewertung über 1 liegt. Wir können natürlich in vierzehntägigem Rhythmus immer wieder debattieren. Es wird aber an diesem Umstand nichts ändern.

Ich hätte trotzdem die Bitte an die Bahn, noch einmal richtigzustellen, ob es wirklich so ist, dass wir heute auf diesen Strecken einen durchgehenden 10-Minuten-Takt haben und hinterher nur noch einen durchgehenden 15-Minuten-Takt. - (StR Dr. Mattar: An einigen Haltestellen schon!) - Oder ist es nicht doch ein bisschen diffiziler? Wir haben heute teilweise 20-Minuten-Takte und auch nur teilweise 10-Minuten-Takte. Tritt mit dem im Gutachten bestätigten Taktmodell nicht doch insgesamt eher eine Verbesserung ein?

Nicht außer Acht lassen sollte man: Als das ursprüngliche Münchner S-Bahn-System gebaut wurde, gab es deutlich weniger Fahrten und weniger intensive Takte. Im Laufe der Zeit hat man das ausbauen können. Wenn man heute leistungsfähige zusätzliche Infrastruktur errichtet, eröffnet

man sich die Möglichkeit, bei steigender Nachfrage im Laufe der Jahre die vorhandene Infrastruktur dichter und intensiver zu nutzen. Ich stelle in Frage, ob die Kritik richtig ist, es fänden keine Verbesserungen statt, und deswegen sei es nicht wert. Diese Behauptung ist falsch, weil sie überhaupt nicht berücksichtigt, dass bei weiterem Wachstum und bei weiterer Verkehrszunahme erst recht die Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Herr Dr. Mattar, wenn wir uns dann auch einmal einig werden, wer der Bürger ist ... - (StR Dr. Mattar: Das haben wir bisher nicht erforscht!) - Wir kennen doch die Ansprüche aus den Bürgerversammlungen. Wenn der unmittelbar Betroffene eine Mehrheit in der Bürgerversammlung zustande bringt und der Stadtrat ihm nicht folgt, ist er natürlich fürchterlich böse auf den Stadtrat, weil er oder sie doch der Bürger oder die Bürgerin ist. - (StR Dr. Mattar: Wir wollten den Bürger befragen! Ihr wolltet es ja nicht!) - Die Gesamtheit der Bürgerinnen und Bürger in dieser Frage ist nicht einmal die Gesamtheit der Münchner Stadtbevölkerung. Leider ist die S-Bahn ein regionales Verkehrsthema. Natürlich ist der Stadtrat in München zunächst für die Belange und Anliegen der Münchner Bevölkerung da. Aber genauso ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Region auch ein Anliegen der Münchner Bevölkerung. Das ist doch überhaupt keine Frage. Die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs für die Region entlastet doch auch die Stadt und damit die Münchner Bevölkerung. Es ist so.

In einer großen Stadt gibt es manchmal Belastungen durch Veränderungen, durch Bau, durch Verkehrsinfrastruktur, von denen nicht alle, die von diesen Belastungen über einen bestimmten Zeitraum betroffen sind, profitieren. Das ist immer wieder festzustellen. Das gehört dazu. Es ist eine banale Tatsache. Trotzdem muss man sich darüber klar werden, dass sie stimmt. Deswegen muss man den Menschen sagen, dass solche Situationen eintreten können. Nicht jeder, der sechs Jahre eine U-Bahn-Baustelle vor seiner Türe hat, profitiert von der U-Bahn, weil sein Weg nicht unbedingt in der Fahrtrichtung dieser U-Bahn liegt. Nicht jeder, der vor seiner Tür eine Baumaßnahme für eine öffentliche Einrichtung hat, profitiert nachher von dieser öffentlichen Einrichtung, weil er sie gar nicht nutzen muss oder kann. Das ist in einer Stadt so, und das wird auch in einer Stadt immer so bleiben. Es gehört zur Aufgabe von Politik, das deutlich zu machen und dafür einzutreten. - (Vereinzelt Beifall der SPD)

Zum Abschluss: Es werden immer Zweifel genährt, ob es dem Freistaat Bayern gelingt, diese Finanzierungsvereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland abzuschließen. Bis heute ist es unsicher. Ich meine aber, wenn der Freistaat und die Bahn schon dieses politische Risiko eingehen - eine solche Situation führt man nicht aus Jux und Tollerei herbei -, besteht mittlerweile zumindest ein gewisses Grundvertrauen aufseiten des Freistaates Bayern, dass es diese Vereinbarung mit

der Bundesrepublik Deutschland geben wird. Ich meine, es steht dem Stadtrat der Landeshauptstadt München gut an, dieses Grundvertrauen zu teilen und heute die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass diese S-Bahn-Strecke bis 2017 gebaut werden kann. - (Beifall von SPD und StR Benker)

StRin Wolf:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Wir haben heute kaum über den Sinn oder den Unsinn der aktuellen S-Bahn-Stammstreckenplanung gesprochen. Ich will das Thema auch nicht massiv vertiefen, sondern nur darauf hinweisen, dass ich verschiedentlich darauf angesprochen wurde, unser Antrag, der Ihnen vorliegt, würde darauf hinweisen, wir seien nun doch für diesen Tunnel. Ich möchte Ihnen sagen: Nein, so ist es nicht. Wir halten ihn immer noch für falsch und, ähnlich wie die FDP zumindest im Stadtrat, für nicht finanzierbar und realisierbar.

Vieles, was wir auch vertreten, wurde schon gesagt zu dem jetzt aufgebauten Zeitdruck durch die Bahn und durch die Stadtratsmehrheit. Der Stadtrat hat sich in seiner überwiegenden Mehrheit in diese Zwickmühle gebracht, indem er die Projekte, Bewerbung um die Olympischen Winterspiele und Bau des S-Bahn-Tunnels, mutwillig vermengt hat. Die haben eigentlich sachlich nichts miteinander zu tun. Wir brauchen diesen 2. S-Bahn-Tunnel nicht für die Olympischen Winterspiele. - (StR Dr. Mattar: Diese Erkenntnis ist auch in Berlin vorhanden!) - Die ist auch in Berlin vorhanden, d. h., es wurde mutwillig vermengt allein wegen des Geldes. Es ist ein offenes Geheimnis, dass wir von Berlin das Geld nicht bekommen werden, wenn die Bewerbung um die Olympischen Winterspiele nicht erfolgreich ist.

Als zusätzliches Problem kommt der Zeitfaktor ins Spiel. Herr Kollege Reissl, da sind Ihre Argumente müßig, weil die Zeit abgelaufen ist. Dieser zweite Stammstreckentunnel wird bis Ende 2017 nicht fertig werden, egal, wie viel wir am Marienhof buddeln. Ich erinnere mich an Aussagen von Herrn Schaller in der Bürgerversammlung in Haidhausen. Er hat es hier in einer unserer vielfachen Behandlungen wiederholt, als ich ihn gefragt habe, wie lange der Bau am Ostbahnhof braucht, und zwar unter laufender U-Bahn usw.

Ich erinnere, dass die Stadtwerke in vielfältigen Stellungnahmen auch gesagt haben, sie brauchen einen Vorlauf von eineinhalb Jahren für Spartenumlegungen, damit alles weggeräumt werden kann. Herr Schmid, deswegen erschreckt mich in Ihrem Antrag, dass es angeblich ab Mitte des Jahres Vorwegmaßnahmen in Abschnitt 3 geben soll. Das kann ich überhaupt nicht glauben. Die Antwort von Herrn Schaller in der Vollversammlung lautete: Das Ostbahnhof-Bauwerk ist ein kompliziertes Bauwerk unter der S- und U-Bahn; denn es muss alles verschränkt werden. Er hat

die Angabe „sechseinhalb Jahre“ nicht zurückgenommen, sondern hinzugefügt, er sehe das Bauwerk am Hauptbahnhof als noch komplizierter an. Das glaube ich ihm auch, denn er ist schließlich auch der Ingenieur im Hause. Ich kann es mir vorstellen, denn weder am Hauptbahnhof noch am Ostbahnhof kann man die Funktionalität während der Bauphase lahmlegen.

Ich danke Herrn Püschel für seinen Hinweis, dass archäologische Voruntersuchungen baurechtlich nicht als Vorwegmaßnahme gelten, sondern als Beginn der Bauarbeiten. Die Rechtsanwälte haben schon angekündigt, dass sie gegen diese Vorwegmaßnahmen und gegen den Baubeginn klagen werden. Egal, was wir heute beschließen: Die 2. Stammstrecke wird bis Ende 2017 nicht fertig werden. Das ist Fakt. Ich bin mir da ganz sicher, denn der Engpass ist nicht der Marienhof. Den Engpass bilden der Ost- und der Hauptbahnhof.

Fall 1: Die Olympiabewerbung ist erfolgreich, wir bekommen den Zuschlag und das Geld von Berlin, obwohl sie wissen, dass wir nicht fertig werden. Wir bauen fleißig und buddeln. Dann ist die Medal Plaza einfach am Marienplatz vorne. Das ist egal. - (OBM Ude: Das fände ich eh schöner!) - Ich glaube, das ist auch kein Argument. Da gibt es Auswege. Diesem Zeitdruck muss man sich nicht stellen.

Fall 2 halte ich für wesentlich wahrscheinlicher: Wir bekommen den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele nicht. Wir bekommen von Berlin kein Geld für den Tunnel und beschäftigen uns endlich mit den günstigeren und verkehrlich sinnvolleren Einzelmaßnahmen, die es auch in der Region bräuchte. Wir stellen den Marienhof in aller Ruhe so her, wie es das Wettbewerbsergebnis ergeben hat, und verpflanzen die Bäume, beziehen sie ein.

Herr Schmid, was heißt Vorwegmaßnahme? Was wollen Sie in Haidhausen als Vorwegmaßnahme durchführen? Es waren gerade die Erörterungsverfahren. Die sind Mitte April beendet. D. h., es gibt noch nicht einmal einen Entwurf für einen Planfeststellungsbescheid. Wenn Sie am Ostbahnhof an dem Standort, wo es nötig wäre, anfangen wollen, irgendetwas zu tun, könnte ich mir vorstellen, dass der Aufruhr in dem Viertel ziemlich groß wäre. Die Klagen sind angekündigt, und die Betroffenen haben sich Rat durch Rechtsanwälte geholt. Diese Planfeststellung wird nicht einfach durchgehen. Daraus erklärt sich unser Antrag, der inhaltlich fast identisch ist mit dem der FDP. Ich muss leider zugeben, dass die FDP ihn diesmal etwas geschickter formuliert hat. Ich halte unseren Änderungsantrag trotzdem aufrecht, damit er dokumentiert wird. - (StR Dr. Mattar: Wir sind sachorientiert! In 99 % der Fragen sind wir anderer Meinung, aber in dieser Frage sind wir uns einig!)

Unser Antrag lautet: *„Die Landeshauptstadt München stimmt den Vorwegmaßnahmen erst dann zu, wenn für alle drei Planfeststellungsabschnitte vollziehbare Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen, einschließlich aller erforderlichen Planergänzungen.“*

Herr Oberbürgermeister, ich weiß nicht, ob der Antrag des BA 1 zur Abstimmung gelangt. - (OBM Ude: Nein!) - Dann würde ich an dieser Stelle den fett gedruckten Satz im Antrag des BA 1 übernehmen. - (StR Dr. Mattar: Es gibt ein Mitglied des BA, der auch Stadtrat ist!) - Gut, dann macht es jemand anders. Es würde auf jeden Fall an dieser Stelle auch in unseren Änderungsantrag passen: *„Die Finanzierung durch Deutsche Bahn, Freistaat Bayern und Bundesregierung ist gesichert.“*

In der Formulierung kommt vielleicht nicht zum Ausdruck, wir würden heute nicht zustimmen, sondern erst dann, wenn die Voraussetzungen gegeben sind. Das stört mich an dieser Antragsriege von SPD, Bündnis 90/Die Grünen/RL und CSU. Dort steht immer: Wir stimmen zu. Diese anderen netten Forderungen sind doch Pillepalle. Das kann man nicht durchsetzen. Wenn doch, muss man irgendwann die Harke zeigen und sagen: Wir stimmen nicht zu und wollen dies und jenes.

Frau Kollegin Nallinger, zu der Bitte, man möge Ihnen doch endlich Regionalverkehrs- und S-Bahn-Tunnel nennen: Es ist doch völlig klar, dass es kein Regionalverkehrstunnel wird. Die Anträge aus der letzten Sitzung, in denen man bittet und vorschlägt, es über die Fahrzeugtechnik zu lösen, das ist alles müßig. Die Dinge, bei denen die Stadt hätte eingreifen können, hat sie aus der Hand gegeben und die Zeit verstreichen lassen. Irgendwann ist es dann vorbei. Obwohl die eine oder andere Forderung nach einer Einwohnerbeteiligung nicht unvernünftig ist, werden wir diesen Anträgen von CSU und von SPD und Bündnis 90/Die Grünen/RL nicht zustimmen. Dem Antrag der FDP werden wir zustimmen, weil er von der Intention her eigentlich identisch ist mit unserem.

Warum setzt die Bahn die Stadt jetzt mit der sogenannten Vorwegmaßnahme so unter Druck? Ich glaube, es ist ein Akt der Propaganda. Durch ein Riesenloch am Marienhof soll klar gemacht werden, dass etwas geschehen muss und man nicht zurück kann. Nur so kann ich es mir erklären. Dass es bis 2017 nicht fertig sein wird, weiß die Bahn am allerbesten. - Vielen Dank. - (Beifall von DIE LINKE.)

StR Bickelbacher:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, es ist bekannt, dass ich wie Frau Dietrich und Herr Dr. Vogel nicht für diesen Tunnel stimmen werde und deshalb auch den Vorabmaßnahmen nicht zustimmen kann. Ich bin nach wie vor davon überzeugt, dass der Südring die

bessere Variante wäre - (Vereinzelt Beifall von Bündnis 90/Die Grünen/RL) -, ein Schritt für die Vernetzung, und er könnte stufenweise realisiert werden. Das wäre gerade vor der Olympiade ein großer Vorteil. An diesem Tunnel optimiert man zehn Jahre herum, um ihn jetzt ganz schnell auf den Weg zu bringen. Wenn man am Südring ein oder zwei Jahre optimieren würde, wäre er sicher preiswert zu haben. - (Vereinzelt Beifall von Bündnis 90/Die Grünen)

Frau Wolf hat es schon angekündigt, ich hätte gerne die Olympischen Spiele hier, finde aber den Tunnel nicht gut. Wenn die Olympischen Spiele kommen, gibt es die Finanzierung. Dann hat man plötzlich diesen Zeitdruck und muss vorab anfangen und sich auf eine unsichere Reise begeben. Kämen die Olympischen Spiele nicht, könnte man in Ruhe abwarten.

Es gibt schon noch zwei große Brocken in den anderen Planfeststellungsabschnitten, nämlich den Hauptbahnhof mit der U-Bahn, was noch nicht geklärt ist. Es ist auch sicher, dass in Haidhausen geklagt wird. Das ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Wenn man bis 2019 Zeit hätte, könnte man damit verantwortungsvoller umgehen und ein bisschen warten. Es ist leider das Paradoxon mit diesen Olympischen Spielen und der S-Bahn. Ich sehe es auch so, dass die Finanzierung des großen Brockens von 60 % noch nicht gesichert ist. Ob das Geld mit Olympia sicher kommt, darüber gibt es noch keine Zusage, nur eine Äußerung. Das Geld in einem halben Jahr zu finden ist wohl nicht einfach. Aber ich gebe zu: Olympia macht es wahrscheinlicher.

Nachdem ich gegen dieses Projekt bin, werde ich keinen Vorwegmaßnahmen und auch keinen Änderungsanträgen zustimmen. Ich appelliere nur an die Befürworter, dass sie verantwortungsvoll handeln, für eine gewisse Schadensbegrenzung eintreten und Bäume wirklich erst gefällt werden, wenn die Entscheidung über die Olympischen Winterspiele getroffen ist.

Ich hätte noch Fragen an die Verwaltung, die heute noch geklärt werden sollten: Wie ist es mit den Bäumen? Wann können sie versetzt werden? Wie sieht der Zeitrahmen aus? Was ist mit archäologischen Funden? Welche gibt es schon? Brauchen wir wirklich dieses halbe Jahr? Wie sieht es mit der Wiederherstellung des Marienhofs aus, wenn gegraben wird und dann die Entscheidung lautet, dass der Tunnel nicht kommt? Wie wird der Marienhof wieder hergestellt und finanziert? Macht das die Bahn, weil in deren Auftrag angefangen wurde, oder muss die Stadt die Kosten tragen? - Danke schön. - (Beifall von Bündnis 90/Die Grünen/RL)

- BM Monatzeder übernimmt den Vorsitz -

OBM Ude:

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte konkret zu den heute vorgelegten Antragstexten Stellung nehmen, vorher aber zu einigen Grundsatzfragen der Diskussion, die nicht die Wiederholung der gesamten Stammstreckendebatte sein soll.

Herr Dr. Mattar, es hat mich beinahe amüsiert, dass Sie bei diesem Thema reklamieren, man solle den Bürger ernst nehmen, dann aber eine sehr subjektive Auswahl treffen, welchen Bürger man ernst nehmen soll. - (StR Dr. Mattar: Klar!) - Ich kann nur feststellen, dass gestern die Industrie- und Handelskammer folgende Presseerklärung abgegeben hat: „Nur ein 2. Stammstreckentunnel beseitigt die Engpässe im Münchner S-Bahn-System dauerhaft!“, bekräftigt IHK-Präsident Prof. Greipl die Position der Wirtschaft. Die zweite Strecke sei längst überfällig. Zusätzliche Verzögerungen seien für die Unternehmen und Einwohner des Großraums München nicht mehr hinnehmbar - so der Präsident der IHK für München und Oberbayern. Diese Haltung wird vom gesamten Vorstand geteilt.

Früher galten Unternehmer und Beschäftigte der Wirtschaft auch als Bürger, die ernst zu nehmen sind. Dass es jetzt plötzlich nur noch auf die Anwohner von Baustellen in Haidhausen und am Marienhof ankommen soll und die restliche Bürgerschaft ausgeblendet wird, halte ich schon für höchst einseitig, vor allem, wenn man an die 800.000 S-Bahn-Fahrgäste denkt, die seit Beginn der 90er-Jahre eine Ertüchtigung der S-Bahn fordern. Ich weiß, dass auch das nicht alle Bürger sind und dass man Widerstände rund um den Marienhof oder in Haidhausen nicht leugnen kann. Diese Proteste sind auch legitim. Ich finde es aber einfach grotesk, wenn wir in einer Millionenstadt mit widerstreitenden Interessen die kleine Gruppe, die uns gerade gelegen kommt, absolut setzen und alle anderen ausblenden. Das ist doch keine seriöse Vorgehensweise. - (Beifall der SPD und von StR Benker) - So viel zum Begriff des Bürgers.

Herr Prof. Dr. Hoffmann, Sie stehen auf der Redeliste. Deswegen muss ich Ihnen schon eine parteipolitische Frage stellen: Glauben Sie, dass es wirklich sehr überzeugend ist, wenn die FDP im Bayerischen Landtag ein einziges großes Projekt hat, die 2. S-Bahn-Röhre, und im Münchner Rathaus eine einzige Fraktion nahezu geschlossen dagegen ankämpft, nämlich die FDP-Fraktion? So groß ist Ihre Partei doch inzwischen nicht mehr, dass sie noch auf viele Wählergruppen verzichten könnte. Ich finde das schon eigentümlich, dass die FDP ihre Existenzberechtigung damit nachweisen will, dass sie sagt: Nur wir sind wenigstens willens, den Verkehrsminister der FDP zu

Fall zu bringen, damit er gar nichts zustande bringt. - (Heiterkeit - vereinzelt Beifall von der linken Seite des Hauses) - Das ist zumindest überraschend.

Ich nehme es auf mich, einen Verkehrsminister und stellvertretenden Ministerpräsidenten, der ein 15 Jahre altes Anliegen der Stadt München jetzt endlich vorantreibt, tatkräftig zu unterstützen, auch wenn mir das von seiner Partei im Münchner Rathaus den Vorwurf der Komplizenschaft einbringt. Herr Kollege Dr. Mattar, der Ausdruck war verblüffend, dass man nämlich ein Komplize wird, wenn man einen FDP-Minister und übrigens auch seinen Ministerpräsidenten, der Vorsitzender der CSU ist, in einer Sachfrage unterstützt.

Aber der Partner ist zunächst einmal die Bahn, und da möchte ich einen Hinweis geben und sehr gelassen sagen, weil die Zeit vorüber ist: Ich habe in den 20 Bürgermeisterjahren die Bahn als Monopolisten erlebt, der sich auch noch sehr stark als Hoheitsverwaltung fühlt. Das war bei vielen Bahnhofsfragen und Grundstücksfragen eine schmerzliche Erfahrung. Aber ich sage genauso deutlich, dass ich unter dem Vorstandsvorsitzenden Dr. Grube die Bahn als einen am Dialog interessierten Partner erlebe, der die Verhältnisse mit den Kommunen in ganz Deutschland ins Reine bringen will, der auf Konsens setzt, auf Transparenz und aus Fehlern der Vergangenheit, die in Stuttgart noch nachwirken, lernen möchte.

Meine prinzipielle Einstellung zur Bahn - ich hoffe, da sind wir uns einig -, ist die, dass die Bahn kein politischer Gegner ist, dem es das Handwerk zu legen gilt, sondern dass sie das umweltfreundlichste und sozialste Verkehrsmittel ist, das wir in Deutschland haben und dem wir nur eine glückliche Hand beim Ausbau ihres Angebots und bei der Verbesserung ihres Streckennetzes wünschen können. - (Vereinzelt Beifall der SPD) - Das war nicht so sehr an den Münchner Diskussionspartner gerichtet. Aber aus Stuttgart kommen Töne, als ob es an sich eine Aufgabe wäre, der Bahn Knüppel zwischen die Beine zu werfen oder ihre Projekte zu Fall zu bringen, als ob jeder verhinderte Bahnhof und jede verhinderte Streckenerweiterung schon ein Fortschritt wäre. Ich teile diese Einstellung nicht. Ich finde, die Bahn ist der wichtigste Teil unserer verkehrlichen Infrastruktur. Sie gehört unterstützt, wo immer es in der Sache vertretbar ist, und nicht von vornherein mit Misstrauen belastet, was ich für eine aktuelle Mode halte, die wir schnell überwinden sollten.

Ich sage es ganz ruhig, weil die Debatte sehr sachlich geführt wurde: Wenn Kritik am Vorgehen der Bahn geübt wird, erlaube ich mir ganz bescheiden den Hinweis, dass der Alleineigentümer in der Gesellschafterversammlung der Bahn der Bundesminister des Verkehrs ist. Wenn für jeden grantigen Busfahrer in München sofort der Gesellschafter Oberbürgermeister verantwortlich gemacht wird, auch für jedes Blatt der Stadtwerke und jede Tarifierhöhung der Gaswerke, dann

verweise ich darauf: Rein theoretisch hat der Bundesminister des Verkehrs dieselben Einwirkungsmöglichkeiten wie ich bei den Stadtwerken. - (Zuruf von der rechten Seite des Hauses: Das Aktienrecht ist anders!) - Aber Eigentümerwünsche in Grundsatzfragen der Geschäftspolitik können auch in einer Aktiengesellschaft durchgesetzt werden. - (StR Dr. Mattar: Das war bei Eurem SPD-Verkehrsminister auch nicht anders!) - Es verwundert, dass der Eigentümerversorger schon überhaupt nicht mehr angesprochen wird, als ob es ihn nicht gäbe, während bei kommunalen Unternehmen mit Recht vom Gesellschafter erwartet wird, dass er seine Einflussmöglichkeiten nutzt.

Es ist nach dem Bund gefragt worden. Es ist in der Tat die Achillesferse dieser Initiative, dass die Unterschrift des Bundes noch nicht vorliegt. Das ist wahr und kann von niemandem wegdiskutiert werden. Aber eine Frage will ich stellen. Sie wird meiner Meinung nach hier von den meisten ohnehin zutreffend beantwortet: Wodurch erhöht man die Chancen und wodurch verringert man sie?

Ich behaupte, es befördert das Projekt, wenn der Stadtrat mit großer Mehrheit zum Ausdruck bringt: Jawohl, das Projekt wird unterstützt, es werden Arbeiten begonnen, wir beißen auch mal in den sauren Apfel als betroffener Nachbar, dass Baulärm und Baugruben ertragen werden müssen, weil wir das Projekt für so wichtig halten. Würden wir hingegen sagen: „Selbst archäologische Studien am Marienplatz lassen wir erst zu, wenn auch die Planfeststellungsabschnitte 1 und 3 bestandskräftig durch alle Institutionen gegangen sind.“, dann wird das doch auf Bundesebene die Reaktion hervorrufen: Die Münchner wollen es selber nicht, jedenfalls sind sie sich nicht einig. Wir haben noch 15 andere Bundesländer mit dringlichen Anliegen.

Mit anderen Worten gilt hier, dass es eine durchaus finanzierbare Maßnahme ist. - (Heiterkeit bei der FDP) - Es ist hier möglich, eine Sache, die in Berlin nach meinen Informationen sehr nahe an einem erfolgreichen Abschluss ist, zu befördern. Ein Desinteresse ausgerechnet der Olympiaberberstadt - uns ist der Zustand in 2018 egal, da mag eine Baugrube sein, wir fangen auf keinen Fall jetzt an - wäre hingegen ein Rückschlag bei Finanzverhandlungen. Deswegen bitte ich auch im Hinblick auf die Chancen einer Finanzierungsvereinbarung auf Bundesebene um die ernsthafte Unterstützung durch den Stadtrat und darum, den Wunsch nach Einhaltung des Zeitplans zu unterstreichen, statt für den eigenen Finanzierungswunsch selber Sand ins Getriebe zu werfen.

Es ist nach dem Hauptbahnhof gefragt worden. Da kann ich Ihnen sagen, dass die Bahn, die unter Herrn Dr. Grube auf Dialog und Transparenz setzt, uns in die Lage versetzen wird, Ihnen im Mai in der Vollversammlung eine Vorlage bekanntzugeben, welche Überlegungen zurzeit bei der Bahn für den Hauptbahnhof gepflegt werden. Selbstverständlich muss dies sachlich und zeitlich synchronisiert werden mit dem Bau der zweiten Röhre für den Regional- und S-Bahn-Verkehr.

Frau Kollegin Wolf hat gemeint, wir hätten uns durch die Verknüpfung mit Olympia selbst eine Zwickmühle bereitet. Ich sehe es genau umgekehrt: Wir haben festgestellt, und diese Feststellung bleibt richtig, dass die zweite Röhre vollkommen unabhängig von Olympischen und Paralympischen Spielen erforderlich ist. Das ist wahr. Es ist auch die Debatte seit Mitte der 90er-Jahre konkret geführt worden, als die Olympiade noch nicht einmal als Idee im Raum stand. Sie haben recht, es ist unabhängig von Olympia.

Übrigens waren in den 60er-Jahren die U-Bahn und S-Bahn unabhängig von der Olympiade schon eine beschlossene Sache. Herr Dr. Vogel weist mit Recht darauf hin. Aber der Zeitdruck ist entstanden, bis 1972 fertig zu werden und auf Bundeseite die erforderlichen Mittel schneller sprudeln zu lassen. Davon hat, wie jedes Schulkind weiß, die Stadt München profitiert und sich nicht etwa in eine Sackgasse begeben. Es ist gut und schön, wenn durch eine Olympiabewerbung - wenn sie auch noch den Zuschlag erhält! - der Zeitdruck erhöht wird, Mittel rechtzeitig fließen zu lassen, damit die Stadt zum Zeitpunkt der Spiele in optimaler Verfassung ist und nicht die Gäste mit Baugruben empfängt. Was kann uns, die wir mehrheitlich die Röhre völlig unabhängig von den Olympischen Spielen schon befürwortet und gefordert haben, Besseres passieren, als dass uns ein Zeitdruck dabei zu Hilfe kommt?

Zu den Anträgen: Beim CSU-Antrag kann vieles problemlos zusätzlich beschlossen werden. Ich habe aber größte Probleme mit dem zweiten Spiegelstrich der Ziffer 1.a), der bisher noch nicht diskutiert worden ist. Dieser zweite Spiegelstrich klingt zunächst nur menschenfreundlich. Aber was bedeutet er konkret? Die Stadt macht ihre Duldung davon abhängig, dass die Deutsche Bahn AG über ihre rechtlichen Pflichten hinaus - die muss sie sowieso erfüllen - freiwillige Maßnahmen finanziert. Diese Forderung, diesen Wunsch kann man haben. Aber ich halte das für ein grundsätzliches Problem. Ich stelle mir einmal vor, der Bund als unser größter Zuschussgeber würde sagen: In Zukunft finanzieren wir den U-Bahn-Bau nur noch, wenn die Stadt München freiwillige Leistungen des Nachbarschutzes erbringt. Plötzlich würde eine Gebietskörperschaft die andere zwingen, über die Rechtspflichten hinaus Wohltaten an die Betroffenen zu verteilen. In der Sache habe ich nichts dagegen. Es würde mich freuen, wenn die Bahn es täte. Vielleicht tut sie es sogar um des Friedens willen. Aber dass eine Gebietskörperschaft von der anderen verlangt: Ihr müsst freiwillige Leistungen über eure ohnehin weitgehenden rechtlichen Pflichten hinaus erbringen, sonst kriegt ihr von uns nicht die Zustimmung, davor kann ich nur warnen.

Als Freistaat oder Bund würde ich diese Anregung begierig aufgreifen und sagen: Da können wir in München aber viel Geld sparen. Wir machen künftige Kooperationen davon abhängig, dass die Stadt München mehr tut, als sie tun muss. Ich denke, wir haben ein so ausgeklügeltes Anspruchs-

system, was Nachbarn verlangen können. Gerade beim Thema Lärmschutz haben die Anwohner von der Bahn auch schon mehr vor Gericht durchsetzen können, als im ersten Planfeststellungsbeschluss enthalten war. Also haben wir das Instrumentarium, um festzustellen, wie viel Lärmschutz gefordert werden kann. Die betreffenden Anwohner sind alle anwaltlich vertreten. Das ist wirklich eine Sache, die Gerichte zu entscheiden haben und nicht eine Ebene von der anderen verlangen kann. Da würde ich im Hinblick auf die Präzedenzfallwirkung nachdrücklich davor warnen.

Ich bitte auch aus anderen Gründen, davon Abstand zu nehmen. Wir wissen doch, welche prominente Namen hier klagen. Wir selber sind aber Bauherr von U-Bahn-Maßnahmen und haben noch bei jeder U-Bahn-Maßnahme exakt so viel gezahlt und geleistet, wie wir nach der Rechtslage zahlen und leisten müssen. Im Streitfall ist vor Gericht geklärt worden, wie viel wir den Anwohnern an Entschädigung, Lärmschutz und anderen kostenaufwendigen Maßnahmen schuldig sind. Soll jetzt hier, weil wir es mit großen Namen der Feinkost oder mit dem Haus Thurn und Taxis zu tun haben, eine Sondervergütung durchgesetzt werden, die wir selber als U-Bahn-Bauer dem normalen Münchner Grundstückseigentümer selbstverständlich verweigern? Damit tut man sich bei Lichte betrachtet keinen Gefallen. Ich bitte die Antragsteller, sich den zweiten Spiegelstrich, der sicher gut gemeint war, aber einer näheren Untersuchung nicht standhält, zu überlegen.

Ziffer 1.a) erster Spiegelstrich halte ich für unproblematisch. Bei Ziffer 1.b) ist eine Klärung erforderlich. Ich frage die CSU-Fraktion: Wenn es heißt: „Dem Stadtrat wird unverzüglich das Bauablaufkonzept detailliert dargestellt ...“, und dies zur Voraussetzung erklärt wird, dann kann das so verstanden werden, dass erst dieser Stadtratsbeschluss herbeizuführen ist und erst danach das Baureferat den Duldungsvertrag unterzeichnen kann. Damit wäre der Zeitplan gesprengt.

Wenn Sie sagen, wir erwarten dies, und die Bahn ist sicher auch bereit, die Stadt wird darauf insistieren, aber es ist nicht in der zeitlichen Abfolge gemeint, dann hätte ich keine Bedenken. Das Sachanliegen teile ich voll, warne nur vor dem Missverständnis, dass jemand glaubt, erst kommt die Vorlage im Stadtrat, was vielleicht Ende Mai nicht mehr möglich ist, sondern erst im Juni, und erst danach darf die Verwaltung den Duldungsvertrag unterschreiben. Ich wäre für ein klärendes Wort dankbar. Mit den anderen Ziffern habe ich kein Problem.

Bei Ziffer 1.f) komme ich in die kuriose Situation, die CSU-Stadtratsfraktion sogar in Schutz nehmen zu müssen. Natürlich ist die Einfügung: „Vorbehaltlich der erforderlichen Co-Finanzierung des Bundes“ eigentlich eine Frage, die uns nichts angeht. Da hat Kollege Reissl völlig Recht. Letztlich kann es uns egal sein, ob es mit Lottogewinnen, aus Landesmitteln oder Privatisierungserlösen

oder sonstwie finanziert wird. Aber der Satz könnte auch als eine Versprechung oder eine Annahme des Stadtrats der Landeshauptstadt München verstanden werden. Das wäre in der Tat missverständlich, wenn Kritiker des Stadtrats sagen können: Die meinen allen Ernstes und versprechen sogar, es wird unabhängig von der Co-Finanzierung des Bundes realisiert. Deswegen bin ich mit einer Klarstellung, die nur auf einen ohnehin bekannten Sachverhalt verweist, aber damit zeigt, dass wir auf der Höhe der Diskussion sind und nicht naive Annahmen zugrunde legen, eigentlich einverstanden.

Damit wir möglichst breite Mehrheiten zusammenbringen, bitte ich die CSU, in Ziffer 1.a) den zweiten Spiegelstrich zu überdenken und bei Ziffer 1.b) zu Protokoll zu geben, dass die Stadtratsbefassung ... - (Zuruf der Stadtbaurätin: Ziffer 1.d!) - und bei Ziffer 1.d)!

Ziffer 1.d) kann nicht eine Bedingung für den Abschluss der Duldungsvereinbarung sein. Ich hoffe und unterstelle, dass Sie es so auch nicht gemeint haben. Aber streng genommen müsste das Baureferat sagen: Solange Ziffer 1.d) nicht erledigt ist, können wir die Duldung nicht unterschreiben. Ich glaube aber, dass Sie das nicht gemeint haben. - (Zuruf von der CSU: Nein!) - Vielen Dank. - (Beifall der SPD)

StR Prof. Dr. Hoffmann:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Die heutige Diskussion geht in weiten Teilen am eigentlichen Kern des Problems vorbei. Ich gebe dem Kollegen Reissl recht, der Kern ist heute nicht mehr die Frage, ob wir einen zweiten Tunnel haben wollen. Darüber haben wir lange diskutiert. Eine Mehrheit hat sich dafür entschieden. Kern ist heute die Frage, ob wir uns noch an rechtsstaatliche Vorgaben halten oder unseren Rechtsstaat als Stadtrat der Landeshauptstadt München beerdigen wollen. - (Unruhe - Widersprüche) - Die Vorwegmaßnahmen werden von der Bahn so genannt, aber in Wahrheit sind es rechtlich keine Vorwegmaßnahmen, sondern Baumaßnahmen. Diesen vorab zuzustimmen, bevor alle rechtlichen Bedenken, auch die der Anwohner, geklärt und ausgeräumt sind, das ist einem Gremium, das sich dem Rechtsstaat verpflichtet fühlt, nicht würdig.

Was würden wir denn dazu sagen, wenn jeder private Bauträger anfinge, bereits zu bauen, ohne dass er eine Baugenehmigung hat und ohne dass bei Klagen von Anwohnern das Gerichtsverfahren zu Ende ist? - (OBM Ude: Quatsch!) - Wenn das ein Privater machen würde, hätte er ein Riesenverfahren am Hals. Aber die Bahn kann das gerne machen. Sie sagen, es sind nur Vorwegmaßnahmen. Aber Herr Püschel vom BA 1 hat es vorhin richtig gesagt und das Eisenbahngesetz zitiert. Dort sind Vorwegmaßnahmen definiert. Es geht um Vermessungsarbeiten, um die Aufstel-

lung von Grenzpfosten und Grenzmarkierungen und um oberflächliche Bodenproben. Was hier aber laut Bahn gemacht wird, ist der Aushub von 500.000 m<sup>3</sup> Erde. Das entspricht 850 Lastern. Für jedes Jahr des Bestehens der Landeshauptstadt fährt ein Laster. - (Vereinzelt Heiterkeit) - Sie nennen das eine Vorwegmaßnahme!

Meine Damen und Herren, wenn das keine Baumaßnahme und kein Baubeginn im Rechtssinne ist, frage ich mich, was ein Baubeginn ist. - (Beifall der FDP) - Es ist hanebüchen und treibt mir die Schamesröte ins Gesicht. Ich gebe offen zu: Es treibt mir auch die Schamesröte ins Gesicht, dass leider an der Spitze dieser Bewegung, die den Rechtsstaat meines Erachtens mit Füßen tritt, ein liberaler Landesminister steht. Herr Oberbürgermeister, Sie haben vollkommen recht, es ist sehr traurig, auch traurig für meine Partei. - (Vereinzelt Heiterkeit) - Aber ich wäre sehr vorsichtig, daraus den Schluss zu ziehen, die FDP sei zutiefst gespalten. Auch mit solchen Aussagen, es sei völlig unüblich, es sei auch schrecklich für Sie, und Sie seien der letzte Verteidiger des armen Wirtschaftsministers, wäre ich an Ihrer Stelle sehr vorsichtig. Es geht los mit Ihrem lieben Koalitionspartner. Daher kennen wir so etwas auch, dass nämlich der Stadtrat nicht unbedingt derselben Meinung ist, wie die Landtagsfraktion. - (OBM Ude: Das passiert uns auch!)

Es gab einmal das Thema „Hotels - Umsatzsteuersenkung auf 7 %“, das Herr Maget im Bayerischen Landtag beantragt hat. Ich glaube, davon waren Sie auch nicht begeistert. Jedenfalls sagen Sie das immer. - (OBM Ude: Richtig!) - Was die bayerische SPD von ihrem Stadtrat und überhaupt von der Landeshauptstadt München hält, sieht man an der üppigen Vertretung der Münchner SPD im Deutschen Bundestag. - (Heiterkeit und Beifall der FDP) - Das hier als Argument gegen uns ins Feld zu führen, ist doch sehr weit hergeholt.

Uns geht es um das Einhalten rechtsstaatlicher Verfahren. Ich betone noch einmal: Ich will nicht darüber reden, ob der Tunnel gut oder schlecht ist. Ich behaupte, dass jeder Befürworter des Tunnels heute nicht anders abstimmen darf, als diesen vorweggenommenen Baubeginn abzulehnen. Uns geht es darum, dass der Rechtsstaat eingehalten wird. Die Bürger haben geklagt. Herr Oberbürgermeister Ude, ob es reiche oder arme Bürger sind, ist doch völlig unerheblich. Sie versuchen, auch da noch eine Front aufzumachen.

Tatsache ist, dass die Anlieger in einem Gerichtsbeschluss vom Dezember bewirkt haben, dass es ein zusätzliches Planergänzungsverfahren geben muss, damit der Anliegerschutz gewährleistet ist. Dieses Verfahren ist nicht abgeschlossen. Worum ging es da? Um die Staub- und die Lärmentwicklung. Genau diese beiden Punkte werden mit dem Beginn der Baumaßnahme, mit dem Aushub und den 850 Lastern virulent. Da stehen die Anlieger gegenüber diesem Gerichtsbeschluss

vom Dezember völlig schutzlos da. Es kann doch nicht wahr sein, dass wir dem zustimmen. Ob die Anwohner reich sind oder nicht, spielt doch dabei wirklich keine Rolle. Wir müssen abwarten, bis das Planergänzungsverfahren abgeschlossen ist, damit die Anwohner geschützt sind. Wenn wir es nicht tun als Vertreter der Bürger dieser Stadt, werden es die Bürger selber tun. Sie haben bei uns im BA gestern angekündigt, dass sie in jedem Fall, so der Stadtrat heute dieser Vorwegnahme der Baumaßnahmen zustimmt, klagen werden. Es wird dann nichts anderes sein, als dass dieser heute gefasste Beschluss unnötige Rechtskosten und Unmut bei den Bürgern verursacht.

Wenn Sie sagen, es sind nur ein paar, nur die Anlieger, die man nicht instrumentalisieren dürfe, frage ich Sie, was Sie beim Thema Transrapid gemacht haben. Damals ging es auch um ein paar Anwohner, die davon betroffen gewesen wären. - (Unruhe) - Herr Oberbürgermeister, in Haidhausen leben 13.000 Menschen. Die sind ziemlich geschlossen gegen den Tunnel. Damals haben Sie genau das Argument gegen den Transrapid umgedreht. Nun sagen Sie plötzlich, es sei eine kleine Minderheit. Es stellt sich die Frage, ob man beim Transrapid eine weltweite Abstimmung hätte machen müssen, denn jeder, der einmal in München landet, um umzusteigen, hätte sehr vom Transrapid profitiert. Da hätte man vielleicht einmal fragen sollen.

Eines müssen wir vielleicht dem Minister prophezeien. Wir haben es schon immer versucht, aber er hört nicht auf uns. Herr Oberbürgermeister, Sie sind jetzt der neue politische Freund von Herrn Minister Zeil. - (OBM Ude: In dieser Frage!) - Wenn die Finanzierung vom Bund nicht kommt, werden Sie der Erste sein, der in der Presse und überall verlautbaren lässt: Seht her, was für eine lahme Ente dieser FDP-Minister ist; er schafft es nicht einmal, diese Stammstrecke für München durchzusetzen!

Wir sind beim nächsten Punkt angelangt. Das eine ist die Planfeststellung, das Recht der Bürger, die dort wohnen. Das andere ist die Finanzierung. Wir haben es heute x-mal gesagt: Die Finanzierung ist nicht gesichert, und die Mittel werden nicht kommen. Herr Dr. Ramsauer hat es schon öfter zwischen den Zeilen durchblicken lassen. Wir werden die Mittel nicht bekommen, wenn die Olympischen Spiele nicht in München stattfinden. Wir hoffen alle, dass München den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018 bekommt. Aber die Wahrscheinlichkeit liegt bei 33,33 Prozent.

Gestern haben wir im Bezirksausschuss die Vertreterin des Planungsreferates gefragt, was mit dem Loch passiert, wenn wir den Zuschlag nicht bekommen, was wir nicht hoffen. Denkbar ist, dass der Bund nicht sagt, dass wir auf alle Ewigkeit keine Stammstrecke bekommen, sondern: Die Olympischen Spiele kommen nicht, also können wir das Ganze ein bisschen verschieben und warten, bis wir genug Geld haben. Es kann sein, dass ihr in zehn Jahren dann die Finanzierung

vom Bund bekommt. - Dann haben wir zehn Jahre ein Loch im Marienhof und keine Bäume dort. Die Vertreterin des Planungsreferates hat gesagt: Dann kippen wir das Loch halt wieder zu. Wenn das kein Schuldbürgerstreich ist und keine Verbrennung von Steuergeldern, frage ich mich, was dann eine Verbrennung von Steuergeldern sein soll. - (Beifall der FDP).

Es geht um drei Monate, um die der Baubeginn verzögert wird. Wir können doch in Ruhe auf den 6. Juli warten. Wir warten darauf, ob die Olympischen Spiele kommen und damit auch die Finanzierung. Wenn die Finanzierung sicher ist, beginnen wir mit den Baumaßnahmen. Ich vertraue unseren Ingenieuren, dass dieser Tunnel bis zum Beginn der Olympischen Spiele fertiggestellt sein wird. Es wird mir aber keiner weismachen können, dass es in Anbetracht der Ingenieurkunst, die wir draußen haben, und angesichts der Unwägbarkeiten bei dieser Baustelle, auf drei Monate ankommen kann. Jetzt sind es eigentlich nur noch zweieinhalb Monate. Das kann mir niemand erzählen. Warten wir doch die zweieinhalb Monate ab!

Wenn die Finanzierung kommt, sind wir die Ersten, die kapitulieren. Wir werden nicht demonstrieren und uns sicher nicht an Bäumen anketten, wenn das Ganze in einem rechtsstaatlichen Verfahren gelaufen ist - wie übrigens in Stuttgart. Dort ist es umgekehrt. Dort ist es rechtsstaatlich korrekt gelaufen, und es hat sich der politische Wille geändert. Das ist aber eine völlig andere Situation. - (OBM Ude: Richtig!) - Bei uns läuft es gerade rechtsstaatlich völlig schief. Wir beachten nicht einmal die grundlegenden rechtlichen Vorgaben. Das zeigt sich auch an diesen drei Planfeststellungsabschnitten. Wie kann man denn mit einer Baumaßnahme in der Mitte beginnen, wenn an den östlichen und westlichen Rändern die Planfeststellung nicht fertig ist und wir wissen, dass der Tunnel, der von der Altstadt unter der Isar ankommt, vom Anschluss her gar nicht passt. Nach dem jetzigen Planungsstand können wir dann mit dem Schiff oder Floß über die Isar fahren. Solange solche Fragen nicht geklärt sind, können wir doch nicht mit dem Bauen anfangen!

Herr Reissl, natürlich kann man eine U-Bahn in Abschnitten bauen und am Ende eines Abschnitts jeweils eine Endstation. Aber bei der 2. Stammstrecke geht das nicht. Wenn der Tunnel am Isartor endet, ist das Ganze eine Sackgasse. In dieser Sackgasse stecken auch die Kolleginnen und Kollegen in Stuttgart. Das steht jedenfalls heute in der Zeitung. Wie gesagt, die haben rechtsstaatlich alles richtig gemacht, stecken aber trotzdem in der Sackgasse. Wenn Sie im Stadtrat daraus keine Lehren ziehen und das Recht der Bürgerinnen und Bürger mit Füßen treten, werden Sie die Quittung bei der nächsten Wahl bekommen. - (Beifall der FDP - Zurufe Oh! Oh!)

Im Eifer des Gefechts habe ich einen Punkt vergessen. Der Bezirksausschuss, dem ich auch angehöre, hat gestern getagt. Wir haben aber kein Sonderplenium gehabt, sondern zufällig gestern

Abend getagt und einstimmig diesen Antrag des Bezirksausschusses beschlossen. Herr Püschel ist leider nicht antragsberechtigt, deswegen übernehme ich formal den Antrag, die Sätze, die hier fett im Antrag gedruckt sind. Ich bitte, dann auch darüber abstimmen zu lassen:

*„Die Landeshauptstadt München als Eigentümerin des maßgeblichen Grundstücks am Marienhof gestattet unter Beachtung des Urteils des VGH München einen Baubeginn grundsätzlich erst dann, wenn das gerichtlich angeordnete Planergänzungsverfahren durchgeführt worden ist. Das gilt auch für sog. Arbeiten vor den eigentlichen Bautätigkeiten, den sog. Vorwegmaßnahmen.“*

- OBM Ude übernimmt den Vorsitz -

OBM Ude:

Inzwischen liegen sieben weitere Wortmeldungen vor. Die Frage ist, ob wir für die geladenen Gäste, die auf manche Antwort schon seit über zwei Stunden vorbereitet sind und warten, jetzt eine Antwortrunde einschieben, oder ob wir sagen, wir diskutieren zunächst drei oder vier Stunden, und erst dann wird beantwortet, wie es mit den Bäumen oder anderen Sachfragen ist. Mein Vorschlag wäre, unter Beibehaltung der Redeliste, eine kurze Antwortrunde einzuschieben. - (StRin Krieger: Auch die Verwaltung?) - Ja.

Bfm. StRin Hingerl:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, zur Frage von Frau Nallinger, wann Bäume verpflanzt werden können: Grundsätzlich hängt es von der Art, vom Alter und vom Zustand der Bäume ab. Am Marienhof haben wir die Situation, dass es um eine relativ unproblematische Art des Japanischen Schnurbaums geht. Vom Alter her können sie noch verpflanzt werden, auch vom Zustand her ist es so, dass die Bäume eine gute Prognose bei einer Verpflanzung haben. Deswegen steht im Bescheid vom Eisenbahnbundesamt zum Sofortvollzug für die Vorwegmaßnahmen, dass für die Verpflanzung nur der Zeitraum während des Austriebes ausgeschlossen ist. Im Bescheid, eine Anlage der Vorlage, können Sie nachlesen: Die Verpflanzung ist vor und nach dem Austrieb grundsätzlich zugelassen, nur während der Austriebszeit nicht.

Die Austriebszeit liegt fachlich bei einem Zeitraum von vier bis sechs Wochen. Das hängt von der Witterung ab. Die Bäume sind schon ausgetrieben. Je nach Witterung müssen wir mit vier bis sechs Wochen rechnen. Grundsätzlich können sie aber danach verpflanzt werden. - (StR Dr. Matzar: Nicht jetzt?) - Sie können während des ganzen Jahres grundsätzlich verpflanzt werden au-

ßerhalb der Austriebszeit. Die Austriebszeit hat begonnen. Wir rechnen mit vier bis sechs Wochen, je nach Witterung. Sie können danach aus baumfachlicher Sicht jederzeit verpflanzt werden. Wann welche Bäume zu welcher Zeit nach diesen vier bis sechs Wochen verpflanzt werden, ist keine baumfachliche Frage. Dies hängt ausschließlich von der Abwicklung der Grabungen ab und von der Organisation der Baustelle. Das muss deshalb meines Erachtens von der Bahn beantwortet werden. Frau Prof. Dr. Merk wird Bezug nehmen auf die Frage der Archäologie. Herr Dr. Blume-Beyerle wird zur Baustellenabwicklung Stellung nehmen.

Ich wurde von Herrn Reissl angesprochen, warum ein Verpflanzen im Sommer auch möglich ist. Er hätte eher angenommen, das Winterhalbjahr sei das richtige. Hierzu wird Herr Brunner, unser Baumexperte im Gartenbau, kurz Stellung nehmen. Es geht grundsätzlich immer, aber es gibt Vor- und Nachteile, die Herr Brunner kurz erläutern wird. Herr Bickelbacher hat die Frage nach der Finanzierung der Neugestaltung gestellt. Grundsätzlich muss die Bahn die Wiederherstellung bezahlen. Was also die Wiederherstellung des jetzigen Zustandes kosten würde, das muss die Bahn finanzieren, auch bei einer Neugestaltung. Alles, was darüber hinausgeht, muss die Stadt finanzieren.

Herr Brunner:

Nach wie vor ist es so, dass die Winterverpflanzung die bessere Variante ist. Zwangsläufig ergeben sich bei einer Verpflanzung erhebliche Wurzelverluste. Im Winter hat ein Baum kaum Feuchtigkeitsbedarf, deswegen ist in der Zeit auch der Schaden nicht so groß. Wenn es nicht anders geht, kann man auch im Sommer verpflanzen. Das wurde schon gesagt. Die Zeit während des Austriebs ist die kritischste, weil der Feuchtigkeitsbedarf am größten ist und das Laub sich noch nicht abgehärtet hat. Bei der Sommergeverpflanzung sind erhebliche Nachsorgemaßnahmen nötig. Das werden wir in der Baumschule auch tun. Es wird ein aufwendiges Bündel an Nachsorgemaßnahmen durchgeführt. Es geht speziell auch um Verdunstungsschutz und aufwendiges Wässern, was man natürlich verstärkt machen muss und was bei der Winterverpflanzung nicht der Fall ist.

StBRin Prof. Dr. (I) Merk:

Vielen Dank! Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrten Damen und Herren! Der Bereich des Marienhofs ist ein bekanntes Bodendenkmal, wie wir es in der Vorlage dargestellt haben. Natürlich sind die Erkenntnisse aus vorangegangenen Grabungen kartiert und bilden die Grundlage für die neuerlichen Sondierungen. Dort wird nicht noch einmal in die Tiefe gegraben und eruiert, wie man es im Rahmen des U-Bahnbaus, auch in den 90er-Jahren und später schon getan hat.

Es fanden bereits Grabungen im Bereich der Landschaftsstraße statt. Es wurde kartiert, und diese Kartierung bildet die Grundlage für die neuerlichen Grabungsabsichten. Das bedeutendste Denkmal, das darunter liegt und um das es bei den anstehenden archäologischen Sondierungen geht, ist die mittelalterliche jüdische Synagoge, die sogenannte Gruftkirche, die nicht ganz mittig sondern leicht versetzt ist. In den entsprechenden Kartierungen zeichnet es sich so ab. Es ist alles dokumentiert und nachvollziehbar. Das ist der Schwerpunkt dessen, was man jetzt im Zusammenhang dort untersuchen muss. Natürlich braucht man einen gewissen Spielraum, damit man hin-graben kann. Ich kann über die weiteren konkreten Vorbereitungen für diese Grabungen leider aus dem Stegreif nichts sagen. Vielleicht kann Herr Scheller kurz darauf eingehen. Selbstverständlich ist alles, was man weiß, Grundlage für das, was man jetzt tun möchte. Es ist ja überhaupt erst der Anlass dazu. Man wird es darauf beschränken, was man noch nicht erkundet hat. Die anderen Bereiche werden nicht noch einmal angegangen.

Bfm. StR Dr. Blume-Beyerle:

Herr Oberbürgermeister, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Zur Baustellenabwicklung: Natürlich wurde die Abwicklung der Baustelle auf Arbeitsebene zwischen der DB und dem KVR besprochen. Heute fand auch noch ein Gespräch statt. Ich glaube, es fand sogar ein Ortstermin statt. Gerechnet wird mit durchschnittlich etwa sechs bis sieben Lkw-Fahrten pro Arbeitstag. Die Abwicklung erfolgt, wie bekannt, bei der Zufahrt über den Isartorplatz, Tal, Sparkassenstraße, Hofgraben und Marienhof. Bei der Abfahrt wird direkt vom Marienhof über den Hofgraben direkt in die Maximilianstraße gefahren, mit Ausnahme von Sondertransporten, die auf dieser Strecke nicht durchgeführt werden können. Diese erfolgen über den Promenadenplatz.

Min.-Dirig. Göttler:

Vielen Dank, Herr Oberbürgermeister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es sind eine ganze Reihe von Themen angesprochen worden. Ich versuche, sie zusammenzufassen. Das erste Thema, auf das ich eingehen möchte, ist das Thema: Warum sind Sie heute in Verlegenheit gekommen, kurzfristig entscheiden zu müssen? Warum konnte das Thema Bau- und Finanzierungsvertrag nicht schneller unter Dach und Fach gebracht werden?

Lassen Sie mich hierzu Folgendes ausführen: Vor zwei Jahren haben wir beschlossen, dass wir ergänzend zur 2. Stammstrecke Alternativen untersuchen. Vor einem Jahr ist es erstmals gelungen, ein langfristiges Stufen- und Prioritätenkonzept für die Ertüchtigung des Bahnknotens München, für die Ertüchtigung des Schienenverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, nicht nur in der Stadt, sondern in der gesamten Metropolregion, zu beschließen. Im März hat der Ministerrat den entsprechenden Beschluss gefasst, einen Tag darauf der Stadtrat und im April auch der Landtag.

Daraufhin haben die Gespräche zum Bau- und Finanzierungsvertrag zeitnah und intensiv begonnen. Ich denke, wir hatten schon darauf hingewiesen, dass wir zum großen Teil in Wochenrhythmen getagt haben. Im Herbst gab es mehrere Spitzengespräche zwischen Staatsminister Zeil und Spitzen der Bahn wie Herr Dr. Grube. Im Januar und Februar folgten weitere Gespräche unter Einbindung des Bundes. Erst in der letzten Woche ist es möglich gewesen, den Bau und Finanzierungsvertrag zu unterzeichnen, nachdem die Bahn ihre Gremien befasst hatte. Das ist aber auch von Vorteil, denn es ist nicht nur, wie ursprünglich gedacht, im Vorstand beraten und beschlossen worden, sondern auch im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn. Ich möchte darauf hinweisen, dass das von Bedeutung ist; denn im Aufsichtsrat der Bahn sitzen auch drei Vertreter des Bundes. Die Entscheidung ist im Umlaufverfahren einstimmig getroffen worden.

Damit möchte ich zum zweiten Thema kommen: Wie sicher ist die Finanzierung? Es ist ein gutes Omen für die Gespräche, die mit dem Bund im zweiten Halbjahr dieses Jahres unmittelbar nach der Olympiaentscheidung anstehen. Es ist nicht möglich, bei einem solch großen Projekt Als-Ob-Finanzierungen zu klären. Das wurde verschiedentlich angesprochen. Die diese Meinung hier vertreten haben, bitte ich, Gespräche mit hochrangigen Vertretern des Bundes zu führen. Es gibt ein Verfahren, das bei der S-Bahn und bei GVFG-Projekten seit 40 Jahren eingespielt ist. Erst muss sich der Projektträger, in dem Fall die Deutsche Bahn, mit dem Land auf einen Bau- und Finanzierungsvertrag einigen. Der Bund bezahlt später nur die förderfähigen Baukosten, nicht die Planungskosten. Das Thema Planung spielt ausschließlich im Verhältnis Land - Bahn eine Rolle. Dann gibt es den Antrag auf Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm. Das ist die Entscheidung der Förderfähigkeit dem Grunde nach.

In einem dritten Schritt ist die Höhe zu verhandeln. Der Bund ist sicher nicht bereit gewesen, hiervon abzuweichen - mit und ohne Olympia. Jede Strecke - ich nenne S-Bahn-Maßnahmen im Nürnberger Raum in einer Dimension von 400 Mio. € - wird genauso gehandhabt, nicht nur in Bayern, sondern bundesweit. Wir haben keine Möglichkeit gehabt, hier zu vorzeitigen Festlegungen zu kommen. Aber wir stehen in engen Gesprächen mit dem Bund. Ich habe Ihnen gesagt, es gab Spitzengespräche und die Beschlussfassung im DB-Aufsichtsrat. Selbstverständlich gibt es auch enge Abstimmungen auf der Arbeitsebene zu dem jetzt anstehenden Verfahren zur Aufnahme des Vorhabens in die Kategorie A des GVFG-Bundesprogramms. Über die Kategorie C, die grundsätzliche Aufnahme, hatten wir im vorigen Jahr berichtet. Die ist im vorigen Jahr erfolgt. Ich möchte nun auf das von Frau Nallinger angesprochene Thema eingehen. Es ist nicht so, dass 60 % zu finanzieren sind. Angesichts der von mir dargestellten Finanzierungsmodalitäten sind es etwas weniger als 50 %. 45 % bis 50 % entfallen auf den Bund. Der Bund beteiligt sich nicht an den Planungskosten, die bei einem solchen Vorhaben sehr hoch sind. Der Bund beteiligt sich auch

nicht an den nicht förderfähigen Kosten. Er übernimmt 60 % der förderfähigen Kosten. Aber wenn man die Gesamtprojektkosten nimmt und davon ausgeht, dass die nicht förderfähigen Kosten mindestens 20 % ausmachen, kommt man insgesamt zu einer anderen Aufteilung. Also: Deutlich mehr als die Hälfte ist finanziert. Hinsichtlich des Restes sind wir überzeugt, dass wir im zweiten Halbjahr mit dem Bund eine erfolgreiche Lösung finden werden. Alle Signale zeigen bisher in diese Richtung. Ich bin sehr optimistisch. Der Minister hat sich entsprechend geäußert.

Bei einer weiteren Frage wurde unser Schreiben vom 31. März zitiert: Kommt die Stammstrecke ohne Olympia? Wir haben immer gesagt, wir wollen die Stammstrecke, um zu den Olympischen Spielen einen attraktiven Verkehr zu ermöglichen. Wir brauchen sie aber nicht nur wegen der 14 Tage, sondern es ist ein Projekt für die nächsten 50 Jahre und darüber hinaus. Es ist das Rückgrat für unser Gesamtkonzept, für den Bahnknoten in München, für den öffentlichen Verkehr in der gesamten wachsenden Metropolregion. Wenn immer gesagt wird, man könnte anschließend sofort mit sinnvollen Maßnahmen beginnen, wenn das Projekt gestorben wäre, sage ich: Die von 2009 bis 2010 intensiv geführten Untersuchungen zeigen, dass wir keine Alternative zu diesem Vorhaben haben.

Als weiterer Punkt wurde das Angebotskonzept angesprochen. Dieses haben wir im vorigen Jahr bei der Vorstellung und Ihrer Entscheidung am 24. März mehrfach dargestellt. Das Angebotskonzept heißt nicht 3 T, sondern 6 T, und zwar nicht deswegen, weil es 6 S-Bahnen mehr sind. Es ist das Wachsen der Planfälle. Es ist richtig, dass wir mit einem Startkonzept beginnen. Aber, ich glaube, das ist überall so. Es ist im öffentlichen Verkehr nicht nur bei der S-Bahn so. Das Startkonzept sieht zunächst 33 Züge in der Stunde vor. Davon bleiben 21 auf der ersten Stammstrecke. Eine Verschlechterung kann ich nicht erkennen, denn nach wie vor kommt alle drei Minuten eine S-Bahn auf der Stammstrecke.

Wir haben im vergangenen Jahr dargestellt, dass der Übergang auf den 15-Minuten-Takt gegenüber dem heutigen System weitgehend eine Verbesserung darstellt. Wir haben heute auf vielen Linien 20 Minuten, auf anderen Linien 10. Wir haben auch 30- oder 40-Minuten-Takte, je nachdem. Es wird zu einer Angebotsverdichtung über den ganzen Tag kommen. Es wird auf den Strecken, die heute einen 10-Minuten-Takt haben, von Anfang an Express-S-Bahnen geben, so dass wir weiterhin bei sechs Zügen in der Stunde bleiben. Also sechs Züge heute und sechs Züge in der Zukunft. Ich hatte schon mehrfach darauf hingewiesen: Es ist natürlich ein Startkonzept, das sukzessive aufgebaut werden soll, nicht nur wegen der steigenden Nachfrage aufgrund der wachsenden Bevölkerung, sondern auch in der festen Erwartung, dass es gelingt, durch diese Verbesserung und zusätzliche Attraktivitätssteigerung des Angebots zahlreiche neue Fahrgäste zu ge-

winnen und den Modalsplit zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu verbessern. Alle Angebotsuntersuchungen, die wir gemacht haben und die wir durch Gutachter haben durchführen lassen, zeigen, dass dieses Angebotskonzept die beste Verlagerungswirkung erzielt. - (StR Benker: Der Regionalverkehr?) - Zum Regionalverkehr komme ich gleich.

Wir haben im vorigen Jahr dargestellt, dass wir auf eine fahrzeugseitige Lösung setzen. Der Tunnel wird nicht umgeplant auf einen anderen Querschnitt, für Fernverkehr oder Sonstiges, sondern die Regionalverkehrslösung wird dadurch ermöglicht, indem der Regionalverkehr in S-Bahn-ähnlichen Verkehren in vergleichbaren Zügen gefahren wird. Das sehen Sie heute, egal ob Sie von Passau oder Augsburg kommen. Alle Ausschreibungsergebnisse, die wir zuletzt im Nahverkehr hatten, sind in vergleichbaren Elektrotriebwägen zum Erfolg geworden. Andere Angebote haben wir gar nicht mehr erhalten. Deswegen sehen wir kein Problem, das sukzessiv zu machen.

Wir haben dieses Angebotskonzept, das Startkonzept nach wie vor im Internet zum Nachlesen. Wir arbeiten aber darüber hinaus intensiv an weiteren Verbesserungen für die erste und für die weiteren Stufen mit unseren Gutachtern zusammen. Aber ich bitte um Verständnis, dass wir nicht jeden Arbeitsschritt, jedes Zwischenergebnis präsentieren können. Wir wollen die nächsten Schritte dann präsentieren, wenn wirklich neue Stufen vorliegen. Ich hatte bereits im vorigen Jahr darauf hingewiesen, dass es unser Startkonzept ist. Wir werden daran arbeiten bis zur Inbetriebnahme. Wir werden dann rechtzeitig, wenn eine Konsolidierung der Arbeitsergebnisse vorliegt, diese vorlegen. Ich glaube, da kann ich mich gut auf das beziehen, was ich im vorigen Jahr gesagt habe.

Zum Thema, wie der Tunnel bezeichnet wird, hätte ich die Bitte, ob man ihn nicht doch als 2. Stammstrecke bezeichnen könnte. Unter diesem Begriff ist er eingeführt, nicht nur bei der Bahn sondern auch beim Bund. Wir planen hier nicht um und machen keinen Fernverkehrstunnel. Wir beschreiten auch nicht ganz andere Finanzierungswege, sondern wir wollen ihn als GVFG-Projekt mit ergänzendem Olympia-Sonderbudget finanzieren und plädieren deshalb dafür, ihn in dem Begriff 2. Stammstrecke, wie seit einem Jahrzehnt diskutiert, zusammenzufassen.

Als weiteren Punkt möchte ich das Thema Information und Kommunikation ansprechen. Ich muss zugestehen, dass wir aufgrund der Enge des Abschlusses der Verhandlungen und des Beginns von Vorabmaßnahmen nicht die Erwartungen erfüllt haben, die wir und auch Sie an uns gestellt haben. Aber was mein Minister zugesagt und öffentlich bekannt gemacht hat, nämlich sukzessiv eine transparente, umfassende und offene Kommunikation und ein umfassendes Kommunikationskonzept aufzulegen, ist unsere Absicht. Wir haben uns mit der Bahn, die Projektträger ist und hier eine maßgebliche Rolle spielen wird, darauf geeinigt. Wir haben uns auch auf die notwendige

Finanzierung geeinigt und werden sehen, dass Schritt für Schritt Verbesserungen und weitere Informationsmaßnahmen kommen.

Das Erste war am letzten Freitag die Freischaltung des seit drei Monaten intensiv vorbereiteten Internetauftritts, der nicht mit irgendwelchen Schlagworten gefüllt ist, sondern mit detaillierten Informationen. Er ist auch als Dialogplattform konzipiert in dem Sinn, dass jeder Fragen stellen kann. Der Minister hat darauf hingewiesen, dass wir einen Bürgerbeauftragten wollen, der eine Vermittlerfunktion im Sinne eines Sprachrohrs von beiden Seiten wahrnimmt. Es gibt hierzu Überlegungen, die leider aber noch nicht abgeschlossen sind. Ich hoffe, dass wir in den nächsten Wochen zu einem sehr guten Ergebnis kommen werden.

Angesprochen waren auch andere Punkte. Es wurde gefragt, warum das Bürgerbüro in Haidhausen ist. Wir werden nicht viele Bürgerbüros aufstellen können. Aber die Idee, einen Informationscontainer vor Ort auch am Marienhof aufzustellen, halten wir für sehr gut. Darüber haben wir uns mit der Deutschen Bahn AG abgestimmt. Es war ohnehin vorgesehen, umfassend über die archäologischen Grabungen, die Funde und die Ergebnisse zu informieren. Das lässt sich sehr gut zusammenbringen. Zur Informationsveranstaltung für Betroffene: Die DB oder wir haben auch in der Vergangenheit an Stadtteilversammlungen teilgenommen, wenn wir eingeladen wurden. Es ist aber richtig, wir wollen auch Informationsveranstaltungen gezielt für Betroffene und Anlieger, aber auch für sonstige Interessierte durchführen.

Als letzter Punkt wurde das Thema Kommission angesprochen. Wir haben immer zeitnah berichtet und auch einen guten Draht zur Stadtverwaltung gehabt. Es hat sich leider etwas auf einen sehr engen Zeitraum zusammengeschoben. Aber wir bieten an, in einem Gesprächskreis mit der Stadt weiterhin „eng“ zu informieren und zu überlegen, wie wir es gegebenenfalls sogar ein bisschen institutionalisieren können. Das wäre mein Angebot.

Als letzten Punkt habe ich notiert: Bei künftigen Maßnahmen besser informieren. Jawohl, das müssen wir und das wissen wir. Ich sagte Ihnen, es ist etwas schnell gelaufen - holterdiepolter hätte ich beinahe gesagt. Wir wollen es besser machen und noch mehr informieren. Selbstverständlich wollen wir nicht die nächsten Maßnahmen zwei Tage vorher mit Ihnen besprechen.

Außerdem habe ich, weil der Minister unmittelbar angesprochen war, den Punkt notiert: den Rechtsstaat mit Füßen treten. Ich bitte zu überdenken, was dieser Begriff angesichts der Welt-situation bedeutet. In vielen Teilen der Welt ist dies wirklich der Fall. Wir bewegen uns hier aber ausschließlich im Rahmen des geltenden Rechts. Sofortige Vollziehbarkeit gibt es im Verwal-

tungsverfahrensgesetz, in der Verwaltungsgerichtsordnung. Es gibt keine einzige Entscheidung, nach der nicht Rechtsschutz gewährt wird. Jede Entscheidung, die hier im Raum steht, kann auch im einstweiligen Rechtsschutz angegriffen werden. Es wird nirgendwo das Thema des geltenden Rechts auch nur in Frage gestellt. Das wäre ein verheerendes Signal und für mich gar nicht vorstellbar.

Meines Erachtens bewegen wir uns ganz normal im Rahmen des Planungsrechtes. Ich bitte Sie, sich mit dem Planungsrecht zu beschäftigen, welche Möglichkeiten bestehen. Dann sehen Sie, dass wir in keiner Weise außen vor gehen. Diese letzte Entscheidung hat im Rechtsstaat im Rahmen der Gewaltenteilung die Gerichtsbarkeit.

Zum Thema Eilbedürftigkeit und Inbetriebnahme wird Herr Scheller im Einzelnen ausführen. Ich kann nur so viel sagen: Wir haben uns im Bau- und Finanzierungsvertrag darauf geeinigt, alles zu tun für eine rechtzeitige Inbetriebnahme der hoffentlich in München stattfindenden Olympischen Spiele 2018. Wir haben uns von der Bahn einen detaillierten Zeitplan ausarbeiten lassen, der aufzeigt, dass es möglich ist, der aber ambitioniert und eng ist. Er setzt voraus, dass rückwärts gerechnet im ersten Halbjahr des nächsten Jahres die Hauptbaumaßnahmen beginnen müssen. Deswegen bedarf es Vorabmaßnahmen im Sinne von archäologischen Grabungen, weil sie sieben Monate in Anspruch nehmen werden. Ich bitte Sie, dies bei Ihrer Entscheidung zu bedenken und Olympia nicht aus dem Blick zu verlieren. Wir wollen keine Baugrube im Jahr 2018 haben. Wir wollen die Chance eines Olympia-Sonderbudgets nutzen. Wir tun das, weil wir wissen, dass die 2. Stammstrecke das Rückgrat für die Ertüchtigung und den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Metropolregion ist. - Vielen Dank. - (Beifall der SPD)

Herr Scheller:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren Stadträte! Von meiner Seite aus noch ein paar Ergänzungen. Es ist viel gesprochen und kritisiert worden. Ich möchte aus Projektsicht einige Erklärungen abgeben. Zusammenfassend stelle ich fest: Was wir mit den archäologischen Grabungen machen, ist in keiner Weise ein Baubeginn. Ich freue mich auch, dass Herr Reissl das als Nichtfachmann so bestätigt hat. Wir halten uns hier an den Planfeststellungsbeschluss, in dem es wörtlich heißt:

*„Vor Beginn der Bauarbeiten sind die archäologischen Untersuchungen unter Beteiligung des Landesamtes für Denkmalpflege durchzuführen.“*

Das ist eine Auflage, die wir im Beschluss haben, und danach richten wir uns. Grundsätzlich sei zum Thema Vorwegmaßnahmen noch gesagt, und auch das ist ausführlich von Herrn Reissl treffend beschrieben worden: Im Zuge der Vorwegmaßnahmen werden keine Bauteile oder Maßnahmen ergriffen, die späteres Bestandteil eines Bauwerks der 2. Stammstrecke sind, sondern Vorwegmaßnahmen sind hier zum Beispiel archäologische Ausgrabungen, an anderen Stellen Abbrucharbeiten, gegebenenfalls auch Spartenverlegungen. Wir werden den Teufel tun, um hier zu tricksen. Das können wir uns bei der Größenordnung der Baustelle gar nicht leisten. Das ist auch nicht unsere Vorgehensweise. Wir halten uns an das, was Rechtsgrundlage ist. Das war schon immer so, und das wird auch in Zukunft so bleiben.

Ein Wort zur anhaltenden Diskussion, was zulässig ist in Sachen Planfeststellungsabschnitt, Abschnittsbildung. Es ist auch die Bemerkung gefallen, im Laufe der Zeit hätten wir uns Abschnitte erdacht. Das ist alles unrichtig. Zu Beginn der Planungen sind mit dem Eisenbahnbundesamt die Planfeststellungsabschnitte definiert und festgeschrieben worden. Die ausschlaggebenden Kriterien dafür waren auch die Beherrschbarkeit des Verfahrens der Erörterung usw. Wenn Sie einen Blick darauf werfen, sehen Sie, dass wir immer eine Strecke haben, eine tiefliegende Station - das Ganze in etwa dreimal.

Noch eine Ergänzung: Wo stehen wir vom Genehmigungsstand und von der rechtlichen Seite her? Für den Planfeststellungsabschnitt 2 haben wir einen Planfeststellungsbeschluss. Dieser hat einen offenen Punkt, der das Thema Baulärm und Betroffenheit der Anlieger betrifft. Ansonsten ist dieser Planfeststellungsbeschluss in Gänze nicht mehr anfechtbar. Es gilt so. Was momentan bei Gericht anhängig ist, ist eigentlich eine logische Folge: Das Eisenbahnbundesamt hat einen Beschluss erlassen. Das Gericht sagt: Der Lärmschutz ist nachzubessern. Dass derjenige, der den Beschluss gefasst hat, sich dagegen wehrt, ist auch ein Vorgang. Gegen dieses Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes haben weder die Landesanwaltschaft noch die Kläger noch die Bahn einen Einwand erhoben, sondern es wird im Grund genommen jetzt abgearbeitet. Wir können darauf warten, ob dieser Klage stattgegeben wird. Dann können wir das weitere Verfahren abwarten.

Was im Moment gültige Grundlage ist, ist ein bestandskräftiger Beschluss zu diesen Vorabmaßnahmen, die sich mit den archäologischen Ausgrabungen beschäftigen. Ich sage es sehr ungern, aber es wurde heute einige Male angeführt: Rechtlich gesehen haben wir eine Baugenehmigung per 30. März. Was wir jetzt noch brauchen - deswegen sitzen wir heute alle zusammen: Wir betreten ein Grundstück, das der Landeshauptstadt München gehört. Dazu brauchen wir eine Betretungserlaubnis. Um diese Zustimmung bitten wir heute und die erwarten wir. So viel zum Zu-

stand, zu der Genehmigung, zum Klageverfahren und zu dem, was damit zusammenhängt. Es war mir wichtig, das noch einmal festzustellen.

Zur Frage der Baumverpflanzung: Es ist richtig, dass wir uns dem ausdrücklichen Wunsch der Landeshauptstadt München gebeugt haben, die Bäume nicht zu fällen, sondern auf unsere Kosten zu verpflanzen. Dies ist ein - wie es rechtlich heißt - eingriffsmindernder Vorgang, den wir in diesem Umfang gerne mittragen. Dabei hat uns das Wetter - auch wenn es für den Rest der Bevölkerung sehr angenehm ist - nicht unbedingt in die Hände gespielt. Insoweit waren wir mit dem Baureferat schon seit langer Zeit im Gespräch über die Möglichkeiten, den Zeitpunkt und die Voraussetzungen einer Verpflanzung. Die Baureferentin, Frau Hingerl, hat dies dargestellt.

Durch den Beginn des Austriebes steht eine unmittelbare Verpflanzung der Bäume am Marienhof aktuell nicht an. Auch das ist in unseren Vorgesprächen ausführlich besprochen worden. Erst in sechs Wochen können wir die Bäume verpflanzen. Nach meinem Kenntnisstand kann die Verpflanzung nach dieser Austriebsphase jedoch nicht unendlich lange hinausgezögert werden, sondern auch da gibt es ein bestimmtes Zeitfenster.

Die brennende Frage lautet nun, ob wir nicht bis zu irgendwelchen sonstigen Entscheidungen warten können. Meine Antwort ist ein klares Nein. Die sechs Wochen, die wir jetzt noch warten müssen, sind deshalb verkraftbar, weil zwischen den beiden Baumreihen am Marienhof genügend Platz vorhanden ist, um mit den archäologischen Ausgrabungen zu beginnen. Diese sensible, noch freizulegende Stelle wird von der Denkmalbehörde mit großer Spannung erwartet.

Was ist am Marienhof bisher freigelegt worden? Im nordwestlichen Teil haben im Zuge des Vorhabens einer Tiefgarage und in geringfügigem Maße auch bei den Startschächten zur Bahnsteigerweiterung für die U 3 und die U 6 Grabungen stattgefunden. Aber der maßgebliche Teil - das sind über 77 % der Fläche - muss noch freigelegt werden.

Umfang und Art der Maßnahme hat das Denkmalamt festgelegt. Hier wird eine vollständige Freilegung für eine spätere Dokumentation gefordert. Erst dann, wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, ist das Baufeld freigegeben, um mit den Maßnahmen beginnen zu können. Was die Terminschiene betrifft, muss ich Ihnen eindeutig widersprechen: Zwei oder drei Monate sind hier durchaus von Bedeutung! Die archäologischen Grabungen können wir nur in den Monaten durchführen, in denen kein Winter herrscht. Wenn wir jetzt drei Monate warten, dann fallen diese Grabungen, die wir sowieso schon unter Verlängerung der Arbeitszeit von neun Monaten auf acht Monate modifiziert haben, in den Winter. Das würde bedeuten, dass diese Arbeiten im Winter unterbrochen

und im Frühjahr 2012 fortgesetzt werden müssten. Das hieße, eine weitere Freimachung des Baufeldes würde sich bis weit ins Jahr 2012 hineinziehen. Deswegen haben wir hier keine Zeit zu verlieren.

In Bezug auf die Dringlichkeit und den Bauablauf wurde die Kommunikation kritisiert, und in gewissen Teilen kann ich Ihnen hier, wie auch Herr Ministerialdirigent Göttler, recht geben. Andererseits wurden wir ständig gefragt, wann, wo und in welchem Umfang es losgehe. Da hätten wir ständig antworten müssen: Das wissen wir noch nicht genau, weil die Voraussetzungen dafür noch nicht geschaffen worden sind. Insofern hatte die heutige Veranstaltung in unmittelbarem Anschluss an den Freitag eine deutliche Signalwirkung. Jetzt können wir besser und substanzieller kommunizieren, und das haben wir auch vor.

Noch eine Ergänzung zu dem, was Herr Ministerialdirigent Göttler gesagt hat: Wir werden neben dem Informationscontainer, der zu den archäologischen Ausgrabungen ohnehin vorgesehen war, auch eine Besuchermöglichkeit installieren, wo wir sowohl über die 2. Stammstrecke als auch über die Ausgrabungen informieren können. Dies ist keine jetzt nachgeschobene Aktion, sondern sie war bereits in den Planungen und Ausführungen so vorgesehen.

Ich möchte daran erinnern, dass wir bei der Gesamtkonzeption immer wieder die Zeitschiene von sechseinhalb Jahren betont haben. Im Zusammenhang mit der Olympiabewerbung haben wir uns sehr intensive Gedanken gemacht, wo Zeitpuffer sind, und wo wir was in welcher Form beschleunigen können. Hier wurde angeboten, dass wir auch Zeitpläne kommunizieren können. Damit habe ich auch kein Problem. Aber wenn Sie vom Jahr 2017 aus sechseinhalb Jahre zurückrechnen, dann müssen wir Mitte 2011 beginnen. D. h., wir haben mit den archäologischen Grabungen sowieso schon eine Verdichtung, sind aber in der Lage, den Gesamtbauablauf so zu gestalten, dass wir aus heutiger Sicht das Jahr 2017 in der Summe erreichen werden. Nicht an jeder Stelle befinden wir uns im kritischen Bereich, aber es ist immer wieder von mir betont worden, dass es keine unrealistische, aber eine sehr straffe Zeitführung ist. Auch wenn hier anderweitig argumentiert wird - Wie hieß es heute? Jeder Bad-Umbau dauert länger als geplant! -, kann ich dies nicht teilen, denn wir haben eine sehr umfangreiche und sorgfältige Planung auf den Weg gebracht.

In Bezug auf die archäologischen Grabungen können wir hier also definitiv keinen Zeitaufschub erdulden. Unsere Vorstellung sieht wie folgt aus: Wenn wir heute mit einem positiven Beschluss nach Hause gehen können, dann werden morgen die Vermessungsarbeiten am Marienhof starten. Freitag oder Montag wird ein Bauzaun errichtet, und in der nächsten Woche wird mit den ersten

Aktivitäten begonnen. Die Art und Weise, wie die archäologischen Grabungen vorangehen, brauche ich hier nicht zu erörtern. Sie haben die Möglichkeit, dies vor Ort zu besichtigen.

Zur Frage, woher die Erdmassen kommen, die wir bewegen: Hier war von 500.000 m<sup>3</sup> die Rede. Das sind eindeutig zu viel. Es sind auch nicht 50.000 m<sup>3</sup>, sondern ziemlich genau 10.000 m<sup>3</sup>, die wir auf eine Zeit von sieben bis acht Monaten, in denen die Ausgrabungen stattfinden, bewegen werden. Herr Dr. Blume-Beyerle hat dies schon hochgerechnet: Es entspricht einer Durchschnittsbelastung von sechs bis sieben LKW, die wir dort vorfinden werden.

StR Reissl:

Wie muss man sich das vorstellen? Passiert dies in einer Bauphase? Graben Sie diese 5.000 m<sup>2</sup> an einem Stück ab, oder verteilt sich dies über den gesamten Zeitraum?

Herr Scheller:

Diese Menge verteilt sich über den gesamten Zeitraum. Sonst kämen wir nicht auf die relativ geringe Belastung der durchschnittlichen Anzahl von LKW pro Tag. Es wird Tage geben, an denen gar kein LKW fährt, und Tage, an denen etwas mehr LKW fahren. An dieser Stelle erscheint mir folgender Hinweis wichtig: Natürlich ist das Thema schützenswerter Außenbereich noch mit einem Widerspruchsverfahren und einer Klage beim Bundesamt anhängig. Hier sprechen wir aber im Grunde genommen von der Hauptbaumaßnahme. Uns hat es sehr gewundert - aber wir nehmen es zur Kenntnis und werden es auch umsetzen -, dass uns das Eisenbahnbundesamt in seinem Bescheid für den sofortigen Vollzug der Ausgrabungen relativ umfangreiche Maßnahmen und Nebenbestimmungen auferlegt hat. Sie kommen im Grunde dem gleich, was wir in der Hauptbaumaßnahme bisher als Auflagen bekommen haben. Soviel zu den Themen Vorwegmaßnahmen, Baurecht, Stand des Klageverfahrens und Terminalschiene. Das Thema Kommunikation hat Herr Ministerialdirigent Göttler bereits erläutert.

Vorhin kam ein Hinweis zur Hochrechnung von 1,5 Jahren in Bezug auf den Ostbahnhof. Das ist richtig. Ich freue mich, dass Sie sich an meine Worte erinnern können. Dazu stehe ich auch heute noch. Die Spartenmaßnahme am Ostbahnhof, die uns sehr intensiv beschäftigt hat, sieht so aus: Es geht um eine 110-kV-Leitung, die mit Respekt zu betrachten ist. Wir haben eine Lösung gefunden, diese nicht zu verlegen, was tatsächlich eineinhalb Jahre dauern würde. Am kritischsten ist die Bestellung der Materialien, was uns die Stadtwerke bestätigt haben. Hier haben wir eine Lösung gefunden, mit einer Behelfsmaßnahme diese Sparte so zu belassen und somit auch wieder Zeit zu gewinnen. Mit meinen Ausführungen und der Beantwortung Ihrer Fragen wäre ich somit am Ende. - (Allgemeiner Beifall)

StR Dr. Kronawitter:

Sehr verehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Keine Angst, es wird nicht so lange wie beim Kollegen Reissl dauern. Ich möchte auch keine Grundsatzdebatte mehr zum Thema Nutzen und Vorteile der 2. Stammstrecke führen. Diese Diskussionen gab es zur Genüge, die Abstimmungen verliefen eindeutig.

Was von Herrn Ministerialdirigent Göttler und Herrn Scheller gesagt wurde, war hilfreich. Einen Punkt darf ich wiederholen: Dieser Tunnel - ich bitte auch Bündnis 90/Die Grünen/RL und die SPD, gut zuzuhören - wird immer ein S-Bahntunnel bleiben. So ist er „aufs Gleis gesetzt“, um im Bild zu bleiben. Dies wurde auch gegenüber dem wichtigen Bundesgeldgeber so kommuniziert, und das sollte man auch bei zukünftigen Wortmeldungen bedenken. Herr Ministerialdirigent Göttler, danke schön für diese Klarstellung! Ich habe Ihren Worten auch entnommen, dass seitens des Freistaats keine Lust besteht, hier irgendeine Umbenennung vorzunehmen. So ist es zumindest bei mir angekommen.

Bei Herrn Scheller bedanke ich mich für den Hinweis zum Zeitdruck, der im Verfahren besteht. Hier hatte ich ein Déjà-vu-Erlebnis, denn in den städtischen Vorlagen des Planungsreferates zum 2. Stammstreckentunnel steht seit 2004 - also seit dem Paradigmenwechsel vom 10-Minuten- auf den 15-Minuten-Takt -, dass hier ein hoher Zeitdruck besteht, und dies unverzüglich umgesetzt werden muss. Jetzt schreiben wir das Jahr 2011, und wir hören immer noch, es bestehe ein unglaublicher Zeitdruck. Daran sollte man erinnern.

Frau Kollegin Nallinger, die CSU-Fraktion hat Ihnen gerne zugehört, als Sie hier eine Lanze für den 10-Minuten-Takt gebrochen haben. Wir hätten uns gefreut, wenn Bündnis 90/Die Grünen/RL bei der Abstimmung um den 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel mit uns für einen 10-Minuten-Takt gestimmt hätten. Wir haben einvernehmlich und klar gesagt: Der Tunnel muss im stadtnahen Bereich einen 10-Minuten-Takt ermöglichen. Leider haben uns Bündnis 90/Die Grünen/RL damals im Stich gelassen. Sonst hätten wir eine klare Stellungnahme der Stadt München für einen Tunnel und für einen 10-Minuten-Takt.

Insofern war es auch interessant, dieses OB-Schaulaufen zwischen Kollegen Reissl und Kollegin Nallinger zu beobachten, wo eine gewisse Differenzierung stattgefunden hat. Das ist Schaulaufen, und das hätte ich heute bei einem so wichtigen Thema nicht erwartet.

Herr Kollege Reissl, ich stehe hier mit Schriftstücken der jüngeren Vergangenheit bewaffnet, denn in einem Punkt muss ich Ihnen gnadenlos widersprechen: Sie stricken die Mär, dass es wegen des einvernehmlichen Stadtratsbeschlusses 2009, auch die Südringvariante unter den neuen Aspekten

zu untersuchen, zu einer Projektverzögerung für den 2. S-Bahntunnel gekommen ist. Sie kennen offensichtlich Ihre eigene Beschlusslage nicht, der Sie hier zugestimmt haben! - (StR Dr. Mattar: Eine Dolchstoßlegende!) - Im Beschluss der Vollversammlung vom 20.05.2009 wurde eindeutig festgehalten, dass diese Untersuchung nur unter der Maßgabe stattfindet, dass es keine Projektverzögerung gibt. Auch der Wirtschafts- und Verkehrsminister Zeil hat dies am Freitag, den 08.05.2009 um 15:37 Uhr festgestellt. Das ist ein Sieg der Vernunft! Herr Kollege Reissl, seien Sie so gut und geben Sie zu, dass Sie sich geirrt haben, und dass Herr Kronawitter ausnahmsweise mal Recht hat! Keine Verzögerung durch den Stadtrat! Auch das bitte ich hier festzuhalten.

Lieber Herr Ude, mein Oberbürgermeister! - (Heiterkeit im Saal, OBM Ude: Bei der Arbeit!) - Es ist kein Geheimnis, dass es drei Kollegen gibt, zu denen ich gehöre, die gegen den Tunnel sind, und die in der Endabstimmung auch gegen die Vorlage stimmen werden. Aber wir werden unsere Version des Änderungsantrags durchsetzen. Wenn es schon ein Votum des Stadtrats gibt, dann sollen wenigstens all die Kautelen, die der Kollege Josef Schmid hier vorgestellt hat, und die auf große Zustimmung des Oberbürgermeisters gestoßen sind, im Beschluss enthalten sein.

Herr Oberbürgermeister Ude, Sie machen es einem immer leicht, als CSU-Stadtrat noch einmal in die Bütt zu steigen und Ihre oberbürgermeisterliche Sicht, die auch schon von einer gewissen Altersmilde geprägt ist, zurechtzurücken. Ich bin fast so alt wie Sie, ich darf das sagen! Wenn Sie die Rolle des Bundesverkehrsministers ansprechen, dann darf ich daran erinnern, dass er zwölf Jahre von Ihrer Partei gestellt worden ist. - (OBM Ude: Ja!) - Das waren die zwölf entscheidenden Jahre, in denen dieses Projekt vom Bundesverkehrsministerium begleitet worden ist. Es ist mir nicht bekannt, dass der Bundesverkehrsminister in irgendeiner Weise von seinem Weisungsrecht Gebrauch gemacht hat. Ich habe gerade noch einmal gegoogelt, weil ich im Gegensatz zu anderen von Jura keine Ahnung habe: Eine GmbH-Geschäftsführung ist immer weisungsgebunden an einen Beschluss der Gesellschafterversammlung. Dass dies bei den Stadtwerken nicht mehr wahrgenommen wird, ist eine politische Entscheidung der Mehrheit dieses Hauses. Aber rechtlich wäre es möglich! Sie fordern das jetzt plötzlich für den Bundesverkehrsminister ein, der nur im Rahmen der Aktionärshauptversammlung agieren kann und definitiv kein Weisungsrecht hat. Von Ihnen als Jurist hätte ich eine andere Haltung erwartet, zumal Ihre eigenen Leute dieses Ressort zwölf Jahre lang innehatten.

Die 800.000 S-Bahnkunden gehen uns alle an, egal wie wir stehen. Auch wir kümmern uns um die 800.000 S-Bahnkunden, aber es wäre viel hilfreicher gewesen, wenn Sie bei der Modernisierung der Stammstrecke nicht 100.000 € gespart und stattdessen einen zweiten PC hingestellt hätten! Eine Signalstörung, die komischerweise immer zur Debatte um die 2. Stammstrecke im Plenum

passiert - (StR Dr. Matter: Ja, genau!) -, kann man nicht mit Beton bekämpfen! - (Beifall von der rechten Seite des Hauses) - Das kann man heutzutage von jedem Haushalt und von jedem Anwaltsbüro verlangen, damit ein Schriftsatz rechtzeitig verschickt werden kann. Wir müssen praktisch permanent sichern! Wir erlauben uns dagegen hier eine zentrale Infrastruktur, wo nur einfache PCs vorhanden sind. Wenn einer davon mal „spinnt“ oder eine Software-Wartung falsch durchgeführt wurde, dann leiden Ihre 800.000 Kunden.

Herr Oberbürgermeister Ude, ich hätte mich gefreut, wenn Sie Herrn Minister Zeil vor einem Jahr zuvorgekommen wären und gesagt hätten: „Liebe Leute, ich bin hier der Oberbürgermeister. So stark bin ich. In dieser europäischen Metropolregion können wir es nicht hinnehmen, dass wir uns für die Winterolympiade bewerben, aber 800.000 Regionsbürger betroffen sind, wenn unser Rechner - wie jeder normale PC - einmal strauchelt.“ Das habe ich von Ihnen nicht gehört. - (Beifall der CSU)

Ich habe Herrn Minister Zeil gesagt: Steigen Sie der Bahn, der DB Netz, einfach mal auf die Zehen, damit wir diesen zweiten Rechner bekommen! Wahrscheinlich bekommen wir ihn jetzt gegen Ende des Jahres. Es ist eine Schande, dass alle Aufsichtsratsgremien das nicht angesprochen haben! Ich weiß, dass Sie nicht Entscheidungsträger sind, aber Ihr Wort gilt etwas, denn Sie waren auch beim Freischalten der Homepage für das Projekt 2. S-Bahn-Tunnel dabei. Da sollten Sie bei dieser Gelegenheit auch die Interessen der 800.000 Bahnkunden vertreten. Heute hat es sogar den Kollegen Hans Podiuk erwischt! Nie fährt er S-Bahn, aber heute - und wann kommt er an? Um zehn vor neun! Nur nebenbei: Ich bin um fünf vor neun angekommen.

Herr Oberbürgermeister Ude, wir sind hier im Stadtrat lauter Bahnfreunde, und es ist schön, wie Sie sich gegen das Misstrauen aussprechen, das der Bahn entgegenschlägt. Da bin ich auf Ihrer Seite, aber das müssen Sie dann auch einmal Ihren Referentinnen sagen. Die Baureferentin, Frau Hingerl, müsste sinngemäß in ihren Beschlussvorlagen - egal zu welchem Thema - schreiben, wie schwierig es ist, mit dem heutigen Bahnkonzern in einer überschaubaren Zeit zu einer Einigung zu kommen. Das ist keine Geschichtsklitterung, sondern die Realität, mit der die Münchner Stadtverwaltung leben muss. Hier ist ein seit 15 Jahren genährtes Misstrauen gewachsen. Gerade bei der 2. S-Bahnstrecke hat sich vieles von heute auf morgen geändert, ich nenne nur das Stichwort „Haidhausen 3“.

Zum Thema Verzögerung: Seien wir doch froh, dass der Stresstest durch den politischen Einfluss meiner Fraktion bereits vorab durchgeführt wurde! Schauen Sie einmal nach Stuttgart! Nachdem dort das Geld in Milliardenhöhe geflossen ist, hat man festgestellt, dass ein Stresstest gebraucht

wird. Wir haben dies bereits vorab erledigt, und dafür beziehen wir Prügel von Ihrem Fraktionsvorsitzenden.

Herr Oberbürgermeister Ude, ein allerletztes Wort: Ich habe fast nichts über die 2. S-Bahnstammstrecke gesagt. Aber wenn Sie von einer Sackgasse sprechen, in die man sich manövrieren könnte, dann muss ich Ihnen entgegen, dass uns Rot-Grün 2002 in eine Sackgasse geführt hat, als Sie nämlich die U 5 nach Pasing gekappt haben. Das war die wahre Sackgasse! - (Heiterkeit bei OBM Ude, Beifall von der CSU) - Hätten wir 2002 die U-Bahn nach Pasing gemäß den vom Haus Hingerl gelieferten Vorlagen gebaut, dann hätten wir heute eine einfachere Situation. Diese Sackgasse, in der wir heute stecken, haben Sie mit Ihrer rot-grünen Mehrheit 2002 dick aufgemacht, damit wir auch alle darin Platz haben! Vielen Dank für Ihre Geduld! - (Beifall von der CSU)

StR Altmann:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte etwas zu den Taktzeitverkürzungen sagen. Es stimmt so nicht, wie es hier dargestellt wurde. Uns wurde immer gesagt, es gebe keine Taktzeitverkürzung, sondern eine Taktzeitverlängerung auf 15 Minuten. Das, was jetzt an den Außenästen angedacht ist, wo es jetzt noch einen 20-Minuten-Takt gibt, wird auch nicht eingeführt werden, weil es mit der 2. Stammstrecke nichts zu tun hat. Die Strecken dort sind zum Großteil eingleisig, deswegen ist eine Taktzeitverkürzung gar nicht möglich. Auch die zahlreichen Bahnübergänge stehen dem im Weg. In diesem Bereich wird sich gar nichts ändern, und es wird bei den 20-Minuten-Takten bleiben.

Ich muss Herrn Dr. Kronawitter recht geben, wenn er die schwierigen Verhandlungen mit der Bahn anspricht. Bei der Finanzierung von Projekten - ob es darum geht, Unterführungen am Mittleren Ring schwerlastverkehrstauglich zu machen, oder darum, S-Bahnhöfe behindertengerecht auszubauen - krankt es „noch und nöcher“!

Zum Schluss eine konkrete Frage: Mittlerweile ist ein Vertrag zwischen dem Freistaat und dem Eisenbahnbundesamt über die jeweiligen Beteiligungen geschlossen worden - (OBM Ude: Was, was, was? Projektgesellschaft!) -, ach ja: Projektgesellschaft! Okay! Ich hätte gern gewusst, was der Bund in absoluten Zahlen zur Finanzierung beitragen müsste. Was wird von ihm erwartet? Sind es 800 Mio. €, 1 Mrd. € oder 1,2 Mrd. €? - (OBM Ude: Letzteres!) - Wenn der Bund sich entscheiden sollte, nur 600 Mio. € oder 700 Mio. € beizusteuern und nicht den gesamten Betrag von 1,2 Mrd. €, wer trägt dann die Differenz? Gibt es hier einen Plan B? Ich befürchte, dass dann die Landeshauptstadt München für den Restbetrag aufkommen müsste, weil auf unserem Stadtgebiet

gebaut wird. - (OBM Ude: Vielen Dank! Die Vertretung städtischer Interessen wird immer offensiver!)

StR Ruff:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich fasse mich kurz, denn ich merke, dass sich die Geduld dem Ende zuneigt - (OBM Ude: Auch die Anwesenheit!) -, und die Anwesenheit, wie Sie sagen, immer geringer wird. Aber ich möchte doch mein Abstimmungsverhalten erklären.

Ich bin kein erklärter Tunnelgegner, sondern begleite den Bau skeptisch und konstruktiv. So sind auch meine bisherigen Anträge zu werten. Im Wesentlichen geht es mir darum, den Bau so verträglich wie möglich zu gestalten. Insofern habe ich kein Problem, den Änderungsanträgen von Rot-Grün und der CSU zuzustimmen, insbesondere den vielen Auflagen, die den Anwohnern die Bauphase erleichtern. Ich bin aber nicht bereit, mich dem Zeitdruck zu beugen, der insbesondere durch die Olympiabewerbung aufgebaut wird. Ich glaube nicht an die Olympiade 2018, will sie auch nicht und bin deswegen auch nicht bereit, der Zerstörung dieses Platzes zuzustimmen - zumindest so lange nicht, bis eine endgültige Finanzierung dieser gesamten Baumaßnahme zugesichert ist. Auch den Änderungsanträgen der FDP und von DIE LINKE. kann ich in dem Sinne zustimmen.

Lassen Sie mich als Forstingenieur noch zwei Sätze zu den Bäumen sagen! In meinen Augen ist diese Baumverpflanzung ein Feigenblatt, bei dem es um Gewissensberuhigung und um nichts anders geht. - (Vereinzelt Beifall) - In Deutschland werden jährlich Millionen von Bäumen gefällt ... Der Wert dieser Bäume ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass sie im Marienhof stehen und dort das Stadtbild prägen und das Kleinklima positiv beeinflussen. Mit einer Umpflanzung dieser Bäume retten Sie gar nichts! - (Vereinzelt Beifall)

StR Benker:

Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wegen der fortgeschrittenen Zeit auch von mir nur einige kurze Anmerkungen: Unsere Fraktion stimmt nachher getrennt ab, das ist traditionell bereits so. - (StR Reissl: Mit Traditionen soll man nicht brechen!) - Genau, mit Traditionen soll man nicht brechen. Traditionell werden drei von uns gegen den Tunnel stimmen und konsequenterweise heute auch gegen die vorgezogenen Baumaßnahmen. Von daher haben wir Verständnis für alle schwierigen Debatten, die vermutlich in allen Fraktionen stattgefunden haben.

Frau Stadträtin Wolf hat uns vorgeworfen, es wäre „Pillepalle“, dass wir heute hier überhaupt Anträge einbringen, weil dies alles nur Kosmetik wäre. - (StRin Wolf : Herr Göttler hat es doch bestä-

tigt! - StR Dr. Mattar: Genau!) - Wir bringen möglichst viele städtische Auflagen ein, und zwar das Maximum dessen, was möglich ist, ohne Nein zu sagen. Das ist das Entscheidende. - (StRin Wolf: Aber Sie machen doch einfach nix!) - Wir versuchen, die städtische Einflussnahme, die wir haben, auch auszunutzen, und so viele Auflagen wie möglich an die Bahn heranzutragen, ohne Nein zu sagen. - (Zwischenruf von StR Dr. Mattar) - Wir haben große Zweifel, ob die Finanzierung wirklich jemals kommt, und wir haben große Zweifel, ob der Zeitplan wirklich einzuhalten ist. Das ist völlig klar. Jemandem, der schon immer ein Tunnelgegner war, fällt es natürlich leicht, Nein zu sagen. Aber ich gehöre zu den Tunnelbefürwortern, weil ich ihn als eine richtige Maßnahme ansehe. Deshalb stellt sich für mich die Frage, wie damit umzugehen ist. Wir haben uns entschlossen, die Maßnahme durch möglichst viele Auflagen für die Anwohner in München möglichst verträglich zu gestalten. Dies ist für uns der verantwortbare Weg.

Es geht auch um ein Zeitfenster. Würde die Stadt München dieses Zeitfenster bewusst zuschlagen, dann würde das Land morgen sagen, die Stadt München verhindere durch Zuschlagen des Zeitfensters den 2. S-Bahntunnel. - (OBM Ude: Richtig!) - In dem Moment würde eine große Schuldlawine auf die Stadt München zugerollt werden. Diesen Schwarzen Peter möchte ich mir nicht geben lassen! Das Land ist verantwortlich und juristisch zuständig und gemeinsam mit dem Eisenbahnbundesamt der Bauträger. Sie müssen die Verantwortung tragen und nicht auf die Stadt München abwälzen. Am Rande möchte ich noch erwähnen, dass es am Südring irgendwann auch bauvorbereitende Maßnahmen gibt, die bestimmt auch nicht nur lustig werden.

Dann möchte ich als Nächstes die Bäume am Marienhof ansprechen. Das ist eine für uns entscheidende Frage. Es ist für uns auch kein Pillepalle, wie mit diesen Bäumen umgegangen wird. Deshalb haben die Grünen einen eigenen Antrag eingebracht, dass die Ausgrabungen auf dem Marienhof in der Mitte beginnen sollen, was archäologisch auch völlig logisch ist, weil dort mit der ehemaligen Gruftkirche und der ehemaligen Synagoge bauhistorisch die bedeutendsten Denkmäler sind. Das wissen wir bereits. Deshalb halten wir es für richtig, in der Mitte des Marienhofes mit den Ausgrabungen zu beginnen.

Die Bäume können in den nächsten mindestens sechs Wochen sowieso nicht versetzt werden, vielleicht auch nicht in den nächsten acht Wochen. Dadurch geschieht Folgendes: Erstens, die Bäume werden bis 8. Mai erst einmal gerettet. Dann kennen wir die Entscheidung von Garmisch-Partenkirchen. Zweitens sage ich deutlich in Richtung Bahn, diese könnte durchaus ein Interesse daran haben, die Bäume bis 6. Juli stehen zu lassen, wenn sie nicht im Wege sind. Ich glaube, sie sind im Großen und Ganzen bei diesen Grabungsmaßnahmen nicht im Wege. Wir wünschen uns, dass die Bäume bis 6. Juli stehen bleiben. Dann kann es sein, dass sowohl beim Zeit- als auch

Finanzplan ganz viel Tempo herausgenommen wird, wenn der Zuschlag für München nicht kommt. Es wäre schön, wenn die Bahn die entsprechenden Planungen so gestalten würde. Wir meinen, dass es durchaus funktionieren könnte.

Der nächste Punkt betrifft den Marienhof. Es könnte sein, dass am Marienhof alles ausgegraben wird und die Bäume irgendwann weg sind, dann aber kein Zuschlag für Olympia kommt und somit die Finanzierung in den Sternen steht. Genau diese Sorge treibt uns um. Wir wollen nicht, dass es eine dauerhafte Brachfläche am Marienhof gibt. Dann haben wir irgendwann die Hängepartie. Der Bund sagt weder Ja noch Nein, die Bahn weiß mit der Finanzierung nicht mehr weiter, und es geschieht nichts mehr. Genau das wollen wir nicht. Deshalb haben wir in diesen Antrag von Rot-Grün hineingeschrieben, bis Ende 2011 wollen wir definitiv wissen, ob es die Finanzierung von der Bundesseite her gibt. Wenn dann klar wird, dass es keine Finanzierung vom Bund gibt, dann geschieht als Schlimmstes, dass wir die Neugestaltung des Marienhofes bekommen. Diese Neugestaltung Marienhof ist so, dass sie sowohl mit allen Ausgängen für die 2. Stammstrecke als auch ohne Ausgänge funktioniert. Ich hielte es nicht für das Schlimmste, wenn wir eine mit deutlich mehr Bäumen versehene Neugestaltung des Marienhofs bekämen. Das kann nicht das allerschlimmste Ergebnis sein, wenn wirklich weder die 2. Stammstrecke kommt - was ich nicht will - noch Olympia. Deshalb ist dieses in der ganzen Diskussion etwas herunterzufahren. Die Neugestaltung wurde damals von allen Fraktionen einstimmig beschlossen.

Wir haben auf der offiziellen Homepage der Bahn nachgeschaut, wie der 2. Stammstrecken-Tunnel heißt. Er heißt immer noch 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel. Wir bitten sehr darum, dass unserem Antrag Rechnung getragen und deutlich wird, es geht in eine andere Richtung. Es geht nicht mehr nur um einen 2. S-Bahn-Tunnel, sondern um einen regionalverkehrstauglichen Tunnel, der von der Bahn ja auch überhaupt nicht verneint wird. Man sollte daher im Namen deutlich machen, in welche Richtung es geht.

In Richtung FDP kann ich mir eines nicht verkneifen. Ich habe bei Herrn Prof. Dr. Hoffmann mitgeschrieben „Herr Zeil tritt den Rechtsstaat mit Füßen“. Das hat er gesagt. - (Zurufe) - Wenn Sie Ihren Minister als Rechtsbrecher darstellen, dann ist das Ihre Sache. Das müssen Sie intern austragen. - (StR Dr. Mattar: Das ist etwas anderes!) - Wenn Sie dem Minister Rechtsbruch vorwerfen, dann sollten Sie konsequenterweise seinen Rücktritt fordern. - (Vereinzelt Beifall) - Es kann doch nicht sein, dass Sie in Ihrer Partei Rechtsbrecher dulden. Ich sage: Herr Dr. Mattar, rufen Sie den Staatsanwalt an, und fordern Sie darüber hinaus den Rücktritt. Hier sieht man doch auch das Doppelspiel der FDP. Auf der einen Seite stellt sie ihren eigenen Minister als Rechtsbrecher dar,

und hier will sie aufseiten der Bürger für den Marienhof kämpfen. Das ist leider ein sehr peinliches Doppelspiel. Aber das kennen wir ja schon von der FDP.

Als Letztes: Wir glauben, dass der Antrag von Rot-Grün und der Ergänzungsantrag der Grünen insgesamt den richtigen Weg vorgeben, nämlich das Maximale, was auf kommunaler Ebene möglich ist, für diese Baumaßnahmen herauszuholen, für die Bäume auch noch bis zum 6. Juli zu kommen und dann genauer hinzuschauen.

StR Dr. Bertermann:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Lieber Herr Benker, Sie haben mir ja eine richtige Steilvorlage geliefert. Sie haben mich direkt angespornt. Es geht um die Frage der Rechtsstaatlichkeit.

Meine Kritik geht genau in diese Richtung. Ich kritisiere die Informationspolitik des Wirtschaftsministeriums und die Bürgerbeteiligung. Ich erwarte, dass dann, wenn in nächster Zeit am Marienhof angefangen wird, ein Container steht, dass ein Bürgerbeauftragter vorhanden ist und dass die Räume angemietet sind. Eine Internet-Seite reicht mir nicht aus. Informations- und Bürgerpolitik ist das, was uns als Rechtsstaatspartei ausgezeichnet hat, und dafür werbe ich eigentlich.

StRin Henn:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Nachdem nun einige Details geklärt sind, frage ich mich, warum die Vorlage so dringlich ist, dass wir sogar eine Sondersitzung abhalten. Es wurde vorhin erwähnt, dass die Bäume jetzt gerade austreiben und daher in den nächsten vier bis sechs Wochen ohnehin nichts geschehen kann. Wenn ich mich recht entsinne, hätten wir zwischendrin eine völlig reguläre Vollversammlung. Es stellt sich daher die Frage: Warum diese Eile?

Interessant fand ich die Bemerkung, es gebe ein gutes Omen für die Finanzierung durch den Bund. Eine Möglichkeit ist, es handelt sich um eine Art Voodoo-Politik. Wir graben jetzt schnell mal ein Loch und hoffen, dass wir damit die Finanzierung durch den Bund herbeibeschwören können, auch wenn die Verschuldung des Bundes mittlerweile bei 90 % des Bruttoinlandsproduktes liegt und es daher nicht notwendigerweise gegeben ist, dass das Geld auch kommt. Etwas ethnologische Kenntnis bezüglich solcher Voodoo-Verfahren lässt zu dem Ergebnis kommen, man kann es auch im kleinen Maßstab machen. Wenn man sich ein Aquarium kauft, dieses mit Erde füllt und dann ein Loch buddelt sowie beispielsweise in einem Pappkarton einen Zug durch ein Rohr fahren lässt, könnte das als Beschwörung auch ausreichen. Man müsste jetzt keine Bäume fällen.

Die andere Frage ist - und das finde ich viel interessanter -, ob das Verfahren in dieser Eile nicht die Konsequenz der Deutschen Bahn AG aus Stuttgart 21 ist. Es ist bekannt: Wenn Bürgern etwas nicht passt, dann kommen die Proteste relativ spät. Was braucht man für solche Proteste? Einen öffentlichen Platz. Der öffentliche Platz ist am Marienhof gegeben, nicht am Hauptbahnhof, auch wenn sich dort durch das Verfassungsgerichtsurteil etwas geändert hat. Man braucht medienwirksame Bilder. Wie man von Stuttgart 21 weiß, sind Bäume ein guter Bestandteil medienwirksamer Bilder. Es könnte ja sein, dass sich auf diesem Platz Menschen aus Haidhausen oder anderen Bereichen, wo die Bürgerinnen und Bürger mit dieser Stammstrecke nicht wirklich glücklich sind, sammeln.

Was machen wir also? Wir beseitigen die Bäume vorab, ehe die Frage Stammstrecke wirklich geklärt ist. Wir sorgen dazu noch für eine positiv besetzte Motivation. Archäologen sind immer irgendwie unschuldige Subjekte, denen man nichts Böses zutraut - im Allgemeinen zumindest. Das ist eine wunderbare Erklärung. Ich gehe einmal davon aus, im Moment würde die Bahn auch Osterhäschen züchten, wenn es ihrem Image nutzen würde. Das mit der Archäologie kommt ziemlich gut an, und dann hat man auf diese Weise dafür gesorgt, dass einem der Ärger, den man vor Kurzem noch hatte, in München nicht passieren kann. Diese schnelle Behandlung, die wir im Moment im Stadtrat vornehmen sollen, liegt nicht am technischen Ablauf. Es geht darum, die Möglichkeit eines plötzlichen Handelns zu verschaffen, also dass es die Öffentlichkeit vorher nicht weiß und man auf diese Weise verhindert, dass irgendwelche Leute, denen die 2. Stammstrecke nicht passt, solche Dinge machen wie sich an irgendwelche Bäume zu ketten. Ob es eine der Demokratie förderliche Verfahrensweise ist, wage ich schwer zu bezweifeln.

Ich komme zu solchen Überlegungen, weil die Logik im Verfahren selbst nicht ganz „hinhaut“. Das Argument, es liege an der Archäologie, dass wir so schnell sein müssen, und diese brauche viel Zeit, ist mir neu. Bei archäologischen Grabungen geht es um Detailarbeit und nicht darum, dass Bagger gewaltige Erdmassen durch die Gegend schieben. Archäologische Grabungen wären auch durchaus im Winter machbar, so dass man auch erst nach der Entscheidung zu Olympia anfangen könnte. Ich weiß allerdings, dass für solche Grabungen mittlerweile ein minimaler personeller Einsatz geplant wird. Man könnte in solchen Fällen auch mehr Personal einsetzen, dann würde es schneller gehen. In Städten, die häufiger Probleme mit archäologischen Grabungen haben - Köln beispielsweise, wo sie nur mit dem Spaten in den Boden stechen müssen, um auf irgendwelche römischen Scherben zu stoßen -, gibt es z. B. die Möglichkeit von Notgrabungen, bei denen 24 Stunden am Tag gearbeitet wird. Zu der Erklärung, die Archäologen brauchen solange, weshalb man jetzt anfangen müsse, um im nächsten Sommer, wenn die Finanzierung steht, mit dem Bau-

werk anfangen zu können, brauche ich doch etwas mehr an verlässlichen Informationen, um das abkaufen zu können.

Lieber Herr Kollege Benker, zu Ihrem Bemühen um die Bäume, die für die archäologischen Grabungen nicht im Wege stehen: Das Eisenbahnbundesamt schreibt im Text, der Teil der Vorlage ist, dass es sich um 2 von 40 Bäumen handle, deren Entfernung für die archäologischen Grabungen nicht erforderlich ist. Es ist sicher heroisch, für 2 von 40 Bäumen eine Bresche zu schlagen. Man muss sich der Dimension dann auch bewusst sein. Es wäre wirklich vernünftiger und auch der Demokratie förderlicher gewesen, wenn wir diese Vorlage im ganz normalen Verlauf erhalten hätten, anstatt dass jetzt eine Eile fingiert wird, die real so nicht existiert - außer man hat nebenbei auch noch andere finstere Absichten.

StR J. Schmid:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich will nur einige Klarstellungen bringen.

Fangen wir mit dem ganz Einfachen an, nämlich der Ziffer b). Das detaillierte Konzept mit der Möglichkeit von Zeitreserven muss nicht vorher, sondern kann danach vorgelegt werden. Herr Scheller, wir haben immer gehört, dass die Zeit knapp ist und wir uns keinen weiteren Verzug leisten können. Ich höre sehr gern Ihr Wort, dass in den sechseinhalb Jahren, der denkbar knappsten Zeit, alles klappen wird und keine Probleme auftreten. Ich kann es aber nicht glauben. Deshalb geht es uns mit diesem Punkt sehr stark darum, dass wir einmal schauen, wo gibt es Reaktionsmöglichkeiten.

Zu Ziffer d) haben die Stadtbaurätin und Herr Scheller einiges ausgeführt. Hier geht es uns darum, dass wir eine Darlegung über die archäologischen Erkenntnisse bekommen. Wir haben auch gehört, es geht um Vorwegmaßnahmen mit einer Dauer von sieben Monaten. Hier ist uns insbesondere der letzte Aufzählungspunkt unter Ziffer d) wichtig, nämlich dass geprüft wird, inwieweit wir es zeitlich verkürzen können. Das korrespondiert auch mit den Zeitreserven, von denen ich gesprochen habe.

Der zweite Aufzählungspunkt unter Ziffer a) ist zu verstehen im Licht des ersten Aufzählungspunktes, in dem wir sagen, wir hätten gern so etwas wie einen Runden Tisch oder einen Anwohnerbeirat. In vergleichbaren Fällen kommt meistens etwas dabei heraus. Ich stelle mir vor, dass mit solchen Runden sehr schnell geklärt werden kann, was an Lärm- und Nachbarschutzmaßnahmen für die Vorwegarbeiten notwendig ist. Wir haben solche Erfahrungen bei Stuttgart 21 gemacht. Wir

haben es auch beim Flughafen erlebt; hier macht der Flughafen mehr, als er müsste. So etwas erwarten wir von der Bahn auch.

Zwei Argumente geben uns auch recht in dieser Erwartung. Zum einen haben Sie selbst vorgetragen, dass die Stadt ein Mehr erreichen könnte. Das Versetzen von Bäumen anstatt der bloßen Fällung ist das beste Beispiel dafür, dass etwas geht, wenn man miteinander redet. Zum Anderen hat Herr Scheller gesagt, dass das Eisenbahnbundesamt aus dem Vergleich mit anderen gleich gelagerten Fällen heraus stärkere Auflagen gemacht hat. Auch daran wird erkennbar, dass etwas geht, wenn man sich mit der Sache befasst. Wir haben durch das erstinstanzliche Urteil des Verwaltungsgerichtshofes Auflagen, die mit der Beschwerde zur Revision angegriffen werden. Wir wissen auch, dass die Vollziehbarkeit, wenn wir heute zustimmen, von dem anderen anwaltschaftlichen Vertreter der Anwohner angegriffen würde. Ich habe keine Zweifel, dass diese Auflagen halten werden. Mir geht es darum, dass wir bei den Vorwegmaßnahmen die Auflagen, die sowieso kommen, etwas vorziehen. In diesem Sinne ist dieser Punkt gemeint. Wenn das jetzt nicht konsensfähig ist, dann bitte ich, über diesen Punkt gesondert abstimmen zu lassen, weil uns wirklich sehr viel daran liegt, dass sich die Bahn bewegt und etwas für Lärm- und Anwohnerschutz unternimmt.

Eine letzte Bemerkung zu Ziffer 3 des Änderungsantrages von Bündnis 90/Die Grünen/RL und SPD, bei der es um die Bezeichnung der 2. S-Bahn-Stammstrecke geht: Nach den Ausführungen von Herrn Scheller, dass eine GVFG-Finanzierung gefährdet sein könnte und im Übrigen klar geworden ist, dass - das haben wir immer vermutet - die Regionalverkehrstauglichkeit in der Beschaffung des einen Zugmodells besteht, wollen wir ankündigen, dass wir der Ziffer 3 doch nicht zustimmen werden. Wir wollen keine Gefährdung in der Antragstellung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz haben. Wir bitten, über diese Ziffer 3 des gemeinsamen Antrages von Rot-Grün gesondert abzustimmen, weil wir aufgrund der geschilderten Befürchtungen hier nicht zustimmen wollen.

StRin Nallinger:

Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe zwei Punkte anzusprechen.

Wir erfahren, dass Ziffer 3 neu unseres Antrages, die Umbenennung in „Regionalverkehrs- und S-Bahn-Tunnel“ nicht möglich ist, weil der Regionalverkehr aus anderen Töpfen gespeist wird und wir deshalb das Projekt an sich gefährden würden. Wir werden es jetzt nicht mehr in einen Änderungsantrag aufnehmen. Ich möchte aber die Bahn und den Freistaat Bayern bitten, zeitnah, spätestens bis Ende des Jahres wirklich nachzuweisen, wie die Regionalverkehrstauglichkeit ausse-

hen könnte. Es liegt schon eine Studie vor. Die Ergebnisse sind noch nicht veröffentlicht. Ich wünsche mir, dass der Freistaat Bayern nicht immer hingetrieben werden muss, sondern dass er sich dazu bekennt und versucht, das peu à peu umzusetzen, zumal das Ganze auch noch wirtschaftlich ist.

Der weitere Punkt betrifft die Verpflanzung der Bäume. Herr Scheller, ich bin schon ein bisschen enttäuscht. Sie haben gesagt, nach sechs Wochen ist die Austriebphase vorbei, und dann fangen wir an, die Bäume zu versetzen. Es geht um vier oder fünf Wochen, um die Belange der Landeshauptstadt München. Alle Kollegen aus allen Fraktionen haben Ihnen nahegebracht, wie wichtig es ist, dass man den 6. Juli abwartet. Wenn es wirklich an vier oder fünf Wochen scheitern sollte, wäre ich schon sehr enttäuscht. Die Berücksichtigung der Belange der Stadt sollte Ihnen schon der Einsatz einiger zusätzlicher Archäologen wert sein.

StR Dr. Mattar:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Wir haben jetzt durch den Wortbeitrag von Frau Nallinger die Korrektur der aufgeblähten Bemerkung von Herrn Benker gehört. Es geht um Bitten und Wünsche, aber nicht um Auflagen. Es ist doch eine Täuschung der Öffentlichkeit, wenn Sie sich aufplustern und von Auflagen sprechen. Es sind Bitten und Wünsche. Von daher sind die Wörter Pillepalle und Kosmetik völlig zutreffend.

Bezüglich der Frage, wie man rechtsstaatlich damit umgeht, möchte ich einfach auf ein Problem hinweisen, das sehr deutlich wurde. Herr Scheller hat gesagt, sieben bis acht Monate werden die archäologischen Arbeiten dauern. Sechs bis sieben Lkws werden dann täglich fahren. Das sind bei acht Monaten rund 1.000 Lkw, bei sieben Monaten wären es gut 800 Lkw. Man versucht im Grunde genommen, jene Auflagen, die der Bayerische Verwaltungsgerichtshof erlassen hat, auszuwickeln. Das ist natürlich ein Schlag für jeden, der ein rechtsstaatliches Verständnis hat. Deshalb muss man sagen, dass die rechtsstaatliche Sensibilität fehlt. Wenn Sie einen neuen Begriff einführen und vom Rechtsbrecher sprechen, dann ist das völliger Unsinn. Das hat niemand gesagt. Von der rechtsstaatlichen Seite her sind wir tatsächlich sensibler als die Mehrheit - es gibt glücklicherweise auch eine Minderheit - der Grünen. - (Beifall von der FDP)

OBM Ude:

Kolleginnen und Kollegen! Ich habe jetzt noch einmal eine Frage an die Experten, weil mir diese nicht präzise genug beantwortet zu sein scheint. Ist eine Zustimmung zum Antrag der Fraktion der Grünen, der einzeln gestellt wurde, möglich oder nicht? Nach meinem Informationsstand war es bei Beginn der Verwaltungsgespräche noch klar ein Nein, weil nur bis zum Austrieb und danach

nicht mehr verpflanzt werden könne. Nach den heutigen Darlegungen ist diese Frage gar nicht entscheidend, weil man vorher gar nicht mehr zum Zuge kommt, da die Austriebsphase schon begonnen hat, während es hinterher auf zeitliche Limitierungen nicht ankommt. Ich hätte gern eine präzise Antwort zu Protokoll. Wenn es kein zwingendes Argument gibt, wüsste ich nicht, warum man den Antrag ablehnen sollte. Wer kann es präzise beantworten? Nach den Auskünften, die wir über die Verpflanzbarkeit von Bäumen erhalten haben, müsste es eigentlich Herr Scheller beantworten können.

Herr Scheller:

Ich wiederhole jetzt die Frage, die Sie gestellt haben, damit ich auch die richtige Antwort geben kann.

OBM Ude:

Der Antrag der Grünen lautet, dass man auf der Wiese beginnen solle. Gleichbedeutend hieße dieses, dass man die Bäume zeitlich möglichst zurückstellt. Inzwischen hat die Austriebszeit schon begonnen. Es heißt, dass Verpflanzungen einige Wochen später wieder möglich seien. Nachdem Sie ohnehin sukzessive vorgehen wollen, müsste es möglich sein, auf den Wiesenflächen zu beginnen und die Baumbereiche zeitlich hinten anzustellen. Ist das so oder nicht?

Herr Scheller:

So habe ich es beschrieben. Wir werden auf der Fläche zwischen den beiden Baumreihen in der Mitte des Feldes beginnen. Es passt zwar nicht genau zu unserem geplanten Ablauf, aber wir werden insofern modifizieren. Sobald der Austrieb beendet ist - das ist eine fachliche Entscheidung -, werden wir mit der Verpflanzung beginnen. Ich verstehe es so, dass uns diese Verpflanzungsmöglichkeit vom Baureferat mitgeteilt wird und wir dann sukzessive umsetzen.

OBM Ude:

Dann kann dem Antrag zugestimmt werden.

Bfm. StRin Hingerl:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Damit kein Missverständnis entsteht: Meine Mitarbeiter werden aus fachlicher Sicht sagen, wann der Austrieb beendet ist. Man rechnet mit vier bis sechs Wochen, aber das hängt von der Witterung ab. Danach kann mit der Verpflanzung der Bäume begonnen werden. Wir legen aber nicht fest, wann welcher Baum verpflanzt wird. Das ist von der Abwicklung der archäologischen Grabungen abhängig.

OBM Ude:

Das haben alle so verstanden.

Herr Scheller:

So habe ich das verstanden.

StR Benker:

Warum muss dann nach sechs Wochen begonnen werden? Sie sind doch in sechs Wochen nicht so weit, dass alles ausgegraben ist. Warum können Sie nicht den 6. Juli abwarten?

Herr Scheller:

Ich halte nichts davon, wenn wir uns in den Ablauf der archäologischen Ausgrabungen einmischen. Wir sind keine Experten. - (Zuruf von StR Benker)

OBM Ude:

Hierbei handelt es sich fraglos um ein laufendes Geschäft der Verwaltung, aber die Festlegung ist: Es werden die vermutlich rund sechs Wochen abgewartet, bis die Austriebszeit zu Ende ist. Sie beginnen auf der Wiesenfläche - das war auch ein ganz wichtiges Anliegen. Es werden nur Bäume verpflanzt, soweit dies vom Bauablauf archäologisch erforderlich ist.

Herr Scheller:

... und wir die Zustimmung des Baureferates haben.

OBM Ude:

Damit ist für mich klar, dass dem Antrag ohne Gefährdung des Zeitplans zugestimmt werden kann.

StR Altmann:

Ich habe eine Frage gestellt, nämlich wie es aussieht, wenn der Bund nicht die vollen 1,2 Mrd. € zahlt. Sie haben 1,2 Mrd. € genannt. Was ist, wenn der Bund nur 600 oder 700 Mio. € zahlt?

OBM Ude:

Dann steht der Freistaat Bayern vor der Frage, wie er mit dem Thema umgeht. Das ist selbstverständlich. Das ist doch keine Frage an die Stadtverwaltung!

Wir kommen jetzt zur Abstimmung. Das ist unwiderruflich.

Ich schlage Ihnen vor, dass wir als Erstes über die Anträge abstimmen, die am weitesten vom Vorschlag der Referentin abweichen. Das ist einmal der Antrag der LINKEN, der den Antrag des BA 1 als integralen Bestandteil aufgenommen hat. - (Zurufe) - Es ist dann der Antrag der FDP, der inhaltlich weitgehend identisch ist. - (Zurufe) - Oder haben Sie es übernommen? - (Zurufe) - Getrennt, o.k. Dann haben wir drei Anträge, die im Prinzip negativer Art sind.

Ich schlage vor, auch wenn es ein wenig mit der Geschäftsordnung kollidiert, dass wir über die drei Anträge hintereinander abstimmen. Dann kann jeder seine Meinung dazu kundtun. Da voraussichtlich kein Antrag die Mehrheit findet, ist es auch in Ordnung, sie nacheinander zur Abstimmung zu stellen. Das erspart uns jetzt eine mühsame Redaktionskonferenz. Einverstanden? Danach kommen wir zu den positiven Beschlussfassungen. - (Zurufe) - Nein, positiv zum Antrag der Referentin und zum Vorhaben.

Der Antrag von StR Prof. Dr. Hoffmann gemäß Antrag des BA 1 wird gegen die Stimmen der FDP - außer StR Dr. Bertermann -, von DIE LINKE. und der ÖDP **abgelehnt**.

Der Antrag von DIE LINKE. wird gegen die Stimmen der FDP - außer StR Dr. Bertermann -, von DIE LINKE. und der ÖDP **abgelehnt**.

Der Antrag der FDP wird gegen die Stimmen der FDP - außer StR Dr. Bertermann -, von DIE LINKE., der ÖDP, der FW und der BP **abgelehnt**.

#### OBM Ude:

Jetzt kommen wir zu den von der Tendenz her gegenüber dem Antrag der Referentin positiven Anträgen.

Wir haben den Antrag von Bündnis 90/Die Grünen/RL und SPD. Hier ist die Ziffer 3 neu zurückgezogen. Das bedeutet, dass die Nummerierung nachrutscht. Wir bleiben aber bei der Benennung. Dann haben wir die Ergänzung mit zwei Spiegelstrichen zu Ziffer 1. Hier schlagen die Grünen einen weiteren Spiegelstrich vor. Nach der heutigen Debatte halte ich das für unproblematisch. Die SPD übernimmt das. Das erspart uns Formalitäten. Somit haben wir zu Ziffer 1 nur noch *einen* Änderungsantrag von SPD und Grünen. Die Ziffer 3 ist zurückgezogen. Danach kommen die Ziffern 4, 5 und 6 wie ausgedruckt.

Dann haben wir einen Änderungsantrag der CSU. Hier deckt sich die Ziffer 1 a) inhaltlich weitgehend, aber nicht vollständig. Sie gehen substantiell weiter. - (StR J. Schmid: Nacheinander!) - Bei Ablehnungen kann man hintereinander abstimmen, bei Annahmen ist es ein bisschen komisch. Ich schlage vor, dass es hier zusätzlich zur Abstimmung gestellt wird.

Den zweiten Spiegelstrich zu Ziffer 1 a) stelle ich gesondert zur Abstimmung, weil es um freiwillige Leistungen geht, die die Stadt gewähren soll.

Die Ziffern b) und d) haben Sie erläutert. Das ist nicht Voraussetzung für die Unterschrift zum Vertrag, sondern es handelt sich um eine Erwartung, die parallel dazu, aber nachdrücklich vertreten wird.

Der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen/RL und der SPD wird in den jeweiligen Abstimmungen über die Ziffern 1 a) - mit nunmehr drei Spiegelstrichen - und über die Ziffern 4, 5 und 6

gegen drei Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL - StR Bickelbacher, StRin Dietrich und StR Dr. Vogel -,

gegen 4 Stimmen aus der FDP-Fraktion - außer StR Dr. Bertermann -,

gegen die Stimmen von DIE LINKE., der FW und der BP

**beschlossen.**

OBM Ude:

Jetzt haben wir den CSU-Antrag. Dieser müsste zu Ziffer 1 einen Einleitungssatz haben, z. B.: „Die Stadt erwartet von der Deutschen Bahn AG, ...

Der Antrag der CSU-Fraktion wird in den jeweiligen Abstimmungen über die Ziffern 1 a), erster Spiegelstrich, 1 b), 1 c), 1 d) und 1 f)

gegen drei Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL - StR Bickelbacher, StRin Dietrich und StR Dr. Vogel -,

gegen vier Stimmen aus der FDP-Fraktion - außer StR Dr. Bertermann -,

gegen die Stimmen von DIE LINKE., der FW und der BP

**beschlossen.**

Ziffer 1 a), zweiter Spiegelstrich, wird mit den Stimmen von SPD einschließlich Oberbürgermeister, Bündnis 90/Die Grünen/RL, DIE LINKE. sowie von FW und BP **abgelehnt**.

**Beschluss** gemäß Gesamtabstimmung

(gegen drei Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL - StR Bickelbacher, StRin Dietrich und StR Dr. Vogel -,  
vier Stimmen aus der FDP-Fraktion - außer StR Dr. Bertermann -,  
die Stimmen von DIE LINKE., der FW, BP und ÖDP  
und die Stimmen von StR Dr. Kronawitter und StRin Wittmann):

1. Die Landeshauptstadt München stimmt Vorwegmaßnahmen auf ihren Grundstücken am Marienhof in Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke grundsätzlich entsprechend Ziffer 3 des Vortrags (archäologische Untersuchungen sowie Verpflanzung von Bäumen und weitere Vorarbeiten) unter folgenden Voraussetzungen zu:

Spiegelstrich 1 wie Antrag der Referentin

die 2. Stammstrecke wird vorbehaltlich der Co-Finanzierung des Bundes auch dann realisiert, wenn der Zuschlag der Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2018 nicht an München erteilt wird.

Spiegelstriche 3 - 6 wie Antrag der Referentin

- die naturschutzrechtlichen Belange bei der Verpflanzung der Bäume berücksichtigt werden

- möglichst wenige Bäume vor der Entscheidung über die Vergabe der Olympischen Winterspiele 2018 verpflanzt werden

- mit den archäologischen Untersuchungen auf der Rasenfläche begonnen wird.

Die Stadt erwartet von der Deutschen Bahn AG, dass die Anrainer und die Öffentlichkeit über die Vorwegmaßnahmen informiert werden und auf die Anrainer des Marienhofes, die dem Bau der 2. Stammstrecke an sich ja grundsätzlich positiv

gegenüberstehen, unverzüglich zugegangen wird (z. B. in Form eines Runden Tisches oder der Gründung eines Anliegerbeirates).

Dem Stadtrat wird unverzüglich das geplante Bauablaufkonzept detailliert dargestellt, das im Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 31.01.2011 in den Ziffern 5 und 6 nur kurz angerissen wird. Dabei sollen auch die zeitlichen Einsparpotenziale durch die Vorwegmaßnahmen genauer dargestellt, die geplanten Maßnahmen in PFA 1 und 3 rechtzeitig bekannt gegeben sowie Zeitreserven im Hinblick auf den Fertigstellungszeitpunkt 2017 aufgezeigt werden.

Für die PFA 1 und 3 werden nach Aussagen der Bahn vorbereitende Maßnahmen ab dem 2. Halbjahr erfolgen. Die Bahn wird aufgefordert, ihre Informationspolitik entscheidend zu verbessern und sowohl den Stadtrat als auch die Öffentlichkeit, insbesondere ggf. betroffene Anrainer, rechtzeitig einzubinden. Auch hier ist über die Einrichtung eines Runden Tisches oder die Gründung eines Anlieger-Beirates nachzudenken.

Die Verwaltung legt dem Stadtrat dar, welche archäologischen Erkenntnisse es zum Marienhof bereits gibt, denn es fanden ja im Zuge bisheriger Bauarbeiten schon entsprechende Untersuchungen statt, wie diese in die nun geplanten Vorweg-Maßnahmen einfließen bzw. diese ergänzen können, ob sich dadurch eine zeitliche Verkürzung oder Verringerung des Umfangs der Bauarbeiten ergeben kann.

2. Wie Antrag der Referentin
3. Die Landeshauptstadt München fordert den Aufgabenträger Freistaat Bayern und den Vorhabenträger Deutsche Bahn AG auf, dem Stadtrat zeitnah einen Gesamtzeitplan - mit und ohne einen möglichen Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018 - mitzuteilen, der insbesondere die weiteren Vorabmaßnahmen und die kritischen Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof vom Regionalverkehrs- und S-Bahn-Tunnel zur U1/2 bzw. U4/5 beinhaltet.

4. Die Landeshauptstadt München verfolgt den am 16.01.2007 dem Bauausschuss vorgestellten und zustimmend zur Kenntnis genommenen Realisierungsentwurf des 1. Preisträgers des Realisierungswettbewerbs zur Neugestaltung des Marienhofs weiter. Sollte bis 2011 die Finanzierung des Regionalverkehrs- und S-Bahn-Tunnels nicht absehbar gesichert sein, werden die Planungen für eine Realisierung der Neugestaltung des Marienhofs im Jahr 2012 mit Nachdruck fortgesetzt.
  
5. Die Landeshauptstadt München fordert den Aufgabenträger Freistaat Bayern und den Vorhabenträger Deutsche Bahn AG auf, eine umfassende, über Internetauftritt und Bürgerbüro Haidhausen hinausgehende weitere Kommunikationsstrategie zu entwickeln und dem Stadtrat vorzustellen. Diese soll insbesondere  
  
einen unabhängigen Kommunikator, der auch in der Lage ist, die Gegner des Projektes einzubeziehen,  
Informationsveranstaltungen (Einwohner- und Bürgerversammlung) für die von den (vorbereitenden) Baumaßnahmen besonders betroffenen Anwohner und Geschäftsleute der entsprechenden Quartiere, beispielsweise eines provisorischen Bürgerbüros am Marienhof sowie der Verteilung von Informationsmaterial,  
ein für alle offenes Infotelefon sowie  
eine Kommission bestehend aus Vertretern des Stadtrates, des Freistaates und der Bahn AG, die einen kontinuierlichen, rechtzeitigen, umfassenden und offenen Informationsfluss sicherstellt,  
beinhalten und der Bringschuld vom Aufgabenträger Freistaat Bayern und dem Vorhabenträger Deutsche Bahn AG für einen umfassenden Informationsfluss Rechnung tragen.
  
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

OBM Ude:

(an die CSU gewandt): Ist Euch der Dritte verloren gegangen?

Erklärungen zur Abstimmung:

StR Quaas:

Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich gebe diese Erklärung auch im Namen des Kollegen Schmidbauer ab. Wir empfinden das heutige Verfahren, in das wir aus meiner Sicht praktisch hineingezogen worden sind, als ziemlich beispiellos in den 15 Jahren, die ich dem Stadt-

rat angehöre. Ich bin persönlich in keiner Weise überzeugt, dass diese Maßnahme vor der Olympia-Entscheidung am 06.07.2011 zwingend notwendig gewesen wäre. Ich bin auch enttäuscht darüber, dass die Mehrheit hier im Haus sich einem Appell zum freiwilligen Lärmschutz verweigert hat. Auch das wäre meines Erachtens ein Signal an die Anrainer gewesen.

Ich habe aber dennoch zugestimmt, um der Legendenbildung vorzubeugen, daran hätte es unter Umständen gelegen, dass man den Olympischen Spielen oder der Bewerbung geschadet hätte. So etwas hat man im Vorfeld schon gehört. Dies ist keineswegs eine der Absichten. Oder dass man das gesamte Scheitern der zweiten Stammstrecke billigend in Kauf genommen hätte... Ich sehe das Ganze nach wie vor ausgesprochen kritisch und bedauere, dass wir heute im Stadtrat in diese Situation gebracht worden sind. Dies wollte ich unbedingt zu Protokoll geben.

StRin Wittmann: (Beitrag wurde nicht freig.)

OBM Ude:

Vielen Dank. Damit ist die Debatte nun tatsächlich beendet. Das Thema Verkehrskonzept kommt nach ihrem Beschluss im Planungsausschuss. Wir müssen jetzt nur klären, wann der Planungsausschuss, der für 09:30 Uhr eingeladen war, tatsächlich beginnen soll. Ich denke, eine Dreiviertelstunde Pause ist das Minimum, aber wenn Sie essen gehen wollen, machen wir beim Plenum eigentlich immer eine ganze Stunde.

StRin Tausend:

Herr Vorsitzender, Kolleginnen und Kollegen! Es ist ein bisschen kompliziert. Um 13.30 Uhr ist die nächste Sitzung, nämlich des Riem-Beirates. Diese dauert voraussichtlich etwa 30 Minuten. Wir sollten diesen schon stattfinden lassen. Dann können wir gerne um 14:00 Uhr mit dem Planungsausschuss beginnen. - (Zwischenruf: Sehr gut!) - Aber unmittelbar im Anschluss haben wir den Riem-Beirat. Ich glaube, es wäre schwierig, diesen hinauszuschieben.

StRin Krieger:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich spreche dagegen. Es gibt Leute, die haben auch noch einen Ausschuss, nämlich den Ausschuss für Bildung und Sport heute Nachmittag. Deswegen würde ich vorschlagen, dass wir jetzt fünf Minuten Pause machen, dann nur die wichtigsten Punkte erledigen, und das Verkehrskonzept für den Münchner Norden nicht vorstellen. Dies ist gar nicht zu schaffen. Es geht darum, gewisse Dinge, die beschlossen werden müssen, jetzt zu beschließen bzw. darüber möglicherweise auch zu diskutieren, und alles andere im Mai zu erledigen.

OBM Ude:

Vielen Dank. Mir ist es wurscht, weil ich ohnehin im Rathaus bleiben muss. - (Heiterkeit) - Die Frage ist, was mehrheitsfähig ist. Ein Vorschlag war, das Verkehrskonzept nicht zu bringen. Ich will einen Gesichtspunkt dafür beisteuern. Es gibt eine schriftliche Kurzfassung, die Ihnen ausgeteilt werden kann. Dort steht alles, was die Verwaltung Ihnen zur Stunde erzählen kann. Jetzt brauchen wir Abstimmungen, machen wir eine Pause, ja oder nein? Stimmberechtigt sind nur die Mitglieder des Planungsausschusses, weil es um deren Schicksal geht.

Der Stadtrat entscheidet mit elf Stimmen gegen eine Pause.

Ich würde sagen, wir machen drei Minuten Pause, damit die anderen gehen können, dann geht es weiter.

- Von 13:20 Uhr bis 13:38 Uhr Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung -

## **Verkehrskonzept München-Nord**

- Herr Dunkel (PLAN-HA 1) verteilt die Unterlagen -

StBRin Prof. Dr. (I) Merk:

Wir bieten Ihnen an, falls Sie das wünschen, dass wir am 11. Mai 2011, bevor wir zu BMW fahren, den Vortrag halten.

StRin Krieger:

Ist es am 11. Mai 2011 möglich, dass auch andere Stadträtinnen und Stadträte mitfahren, die im Münchner Norden wohnen, jedoch nicht Mitglied im Planungsausschuss sind?

OBM Ude:

Ich hatte schon vermutet, dass diese Thematik der Vorlage im Plenum und im Planungsausschuss, insbesondere für die Stadträtinnen und Stadträte aus dem Münchner Norden, interessant sein wird. Ich hätte damit kein Problem. Es geht nicht um 40 Personen, sondern vielleicht um zwei bis drei.

StRin Krieger:

Dann bitte ich um entsprechende Veranlassung, denn wir hatten deshalb schon einmal im Direktorium nachgefragt.

OBM Ude:

Wer kümmert sich darum? Das ist auch im Interesse von BMW, eigentlich kann kein Mensch vernünftigerweise etwas dagegen haben.

StBRin Prof. Dr. (I) Merk:

Wir veranlassen das.

- Ende der Sitzung um 13:39 Uhr -

München, 13. April 2011

U d e  
Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München

Protokoll