

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 12.07.2018

Rahmenbedingungen für weitere Planungen zur U9

Anfrage

Erste Planungen für eine neue U-Bahnlinie durch die Innenstadt – U9 – sind vom Stadtrat mit großer Mehrheit in Auftrag gegeben worden. Für konkrete weitere Beschlüsse zum Bau der U9 sind jedoch nicht nur eine seriöse Kostenschätzung und ein zuverlässiges Finanzierungsmodell notwendig, sondern auch deutlich konkretere Informationen und Daten über den verkehrlichen Nutzen der U9. Wie schnell die Kosten schon im Vorfeld explodieren können zeigt der geplante Tunnel im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Strecke Daglfing-Johanneskirchen (Flughafenanbindung). Die Kostenschätzungen haben sich in wenigen Jahren auf mittlerweile 2,2 Milliarden Euro mehr als verdreifacht. Dem Stadtrat müssen frühzeitig – mindestens 6 Wochen vor einem Beschluss - die konkreten Rahmenbedingungen für eine vertiefte Planung der U9 vorliegen.

Wir fragen daher:

1. Trifft es zu, dass die ersten Kostenschätzungen auf einer Planung beruhen, die ausschließlich ein funktionierendes Betriebskonzept der MVG zur Grundlage hatten, ohne die technische Machbarkeit von der Münchner Fachbehörde für U-Bahnbau (Baureferat Ingenieurbau) bestätigen zu lassen?
2. Wie kommt die im Herbst 2017 veröffentlichte Kostenexplosion von 1 Mrd. auf 3 - 3,5 Mrd. € zustande (Münchner Merkur 27.11.2017)? Sind diese aktuell geschätzten Investitionskosten Schätzungen der MVG, oder werden diese aktuellen Kostenschätzungen auch von der Bau-Fachbehörde Baureferat mitgetragen? Wenn nein, mit welchen weiteren Steigerungen ist dann ggfs. noch zu rechnen?
3. Ist es richtig, dass es für ein Tunnelbauvorhaben wie den vorgesehenen U9-Bahnhof in Tieflage (4. UG) am Hauptbahnhof in München bislang kein Vorbild gibt? Wenn ja, wie schätzt das Baureferat das Bau- und Kostenrisiko dieses Bahnhofprojektes ein?
4. Wie sind in diesem Zusammenhang die jüngsten Umplanungen bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu beurteilen?
5. Wie viele Umsteiger von der U3 auf die U9 werden an der Münchner Freiheit pro Tag erwartet, wie viele an der Impler-Pocci-Straße? Sind diese prognostizierten Umsteiger problemlos zu bewältigen?

6. Welche Betriebsstörungen auf den innerstädtischen U- und S-Bahn-Linien werden aus der Erfahrung vergangener ÖV-Tunnelmaßnahmen durch Baumaßnahmen für die U9 erwartet? Für welchen Zeitraum?
7. Welcher Planungs- und Bau-Zeitplan für die U9 kann im best-case-, im worst-case- und im Realszenario angenommen werden, unter Berücksichtigung von Klagen? Was bedeutet das best-case-Szenario für andere notwendige U-Bahn-Projekte? Für wie viele U-Bahn-Projekte könnte maximal im Realszenario parallel in den 20er-Jahren der Bau beginnen und welche wären das?
8. Welche Kosten und Bauzeit würde eine Optimierung der Umsteigebeziehungen am Odeonsplatz verursachen (U4/5 zu U3/6)? Welcher Nutzen für die Fahrgäste könnte dadurch generiert werden?
9. Wie hoch sind die prognostizierten Verkehrsstrombelastungen 2037 (voraussichtlich frühester U9-Betrieb im best-case-Szenario) bei U3/U9 mit Neubau der U9 bzw. U3/U6 im Bestand (mit-Fall bzw. ohne-Fall)?

Wir bitten um Beantwortung in der laut GO vorgesehenen Frist.

Initiative:

Herbert Danner Paul Bickelbacher Anna Hanusch Sabine Nallinger
Katrin Habenschaden
Mitglieder des Stadtrates