



An die LINKE. / Die PARTEI
Rathaus

14.12.2022

Welche Auswirkungen hätte ein Scheitern des 2. S-Bahn-Tieftunnels?

Schriftliche Anfrage gem. § 68 GeschO Anfrage Nr. 20-26 / F 00546 der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom 21.09.2022, eingegangen am 21.09.2022

Sehr geehrte Kolleg*innen,

mit Schreiben vom 21.09.2022 haben Sie gemäß § 68 GeschO folgende Anfrage an Herrn Oberbürgermeister gestellt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt beantwortet wird.

In Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

Durch die massiven Verzögerungen und die deutlichen Kostensteigerungen beim Bau der 2. Stammstrecke werde ein Baustopp bzw. ein Scheitern der 2. Stammstrecke wahrscheinlicher. Mit folgenden Fragen soll geklärt werden, welche Auswirkungen ein Baustopp / Scheitern des Tieftunnels hätte.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat zu Ihren Fragestellungen die DB Netz AG als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke um Stellungnahme gebeten.

Frage 1:

„Wie weit sind die Vorarbeiten der Bahn für die Umweltverbundröhre und die Tram-Westtangente am S-Bahnhof Laim gediehen? Könnten diese Projekte mit dem bisherigen Baustand umgesetzt werden?“

Antwort:

Mit Schreiben vom 28.10.2022 antwortete die DB wie folgt:

„Die Arbeiten zur Umweltverbundröhre (UVR) laufen auf Hochtouren – der nördliche Tunnel ist im Rohbau bereits fertiggestellt, derzeit wird der südliche Tunnel der Umweltverbundröhre erstellt. Nach aktuellem Stand können wir die Umweltverbundröhre abschnittsweise an die Landeshauptstadt übergeben. Der bereits fertiggestellte Abschnitt Nord könnte im März 2023 mit Regelung der weiterhin notwendigen Logistikfahrten übergeben werden, der Abschnitt Süd kann nach heutigem Stand Mitte 2025 übergeben werden. Die Fertigstellung und Übergabe des letzten, mittleren Abschnitts erfolgt aller Voraussicht nach im Oktober 2025. Wir stehen hierzu auch in engem Austausch mit der Projektleitung der Stadtwerke München zur Tram-Westtangente.“

Frage 2:

„Wie weit ist der Ausbau des Bahnhofs Laim (inkl. Überwerfungsbauwerk) gediehen? Können diese Maßnahmen ggf. auch für andere Bahnprojekte genutzt werden, z.B. den Teilausbau des Südrings?“

Antwort:

Hierzu antwortete die DB wie folgt:

„Das Baugeschehen am Knoten Laim konzentriert sich aktuell auf den Einbau der Hilfsbrücken unter den Personenzuggleisen über der künftigen UVR Süd, sowie auf die Erstellung des Nord- und Südportals. Die UVR Nord ist im Rohbau bereits fertiggestellt. Die Inbetriebnahme des neuen Gleises 1 am neuen Bahnsteig A Nord soll Ostern 2023 erfolgen. Zudem ist die Stabbogenbrücke und der erste Teil der Überwerfungsbauwerke im Streckenverlauf der 2. Stammstrecke bereits fertiggestellt. Der Bahnhof Laim wird vsl. zum Fahrplanwechsel 2026 in Betrieb genommen und wird dann bereits deutliche Verbesserung für die Umsteiger und die betrieblichen Bedingungen in Laim bewirken.“

Frage 3:

„Wie weit ist der Neubau des Hauptbahnhofes gediehen? Könnte der neue „Nukleus“ auch ohne 2. Tief-Tunnel realisiert werden? Wie steht es dann mit der gewünschten Vorhaltetrasse für eine weitere Nord-Süd-Verbindung der U-Bahn?“

Antwort:

Hierzu antwortete die DB wie folgt:

„Der neue Bahnhof besteht aus der Tiefstation und dem Hochbau. Für den Hochbau wird derzeit die Entwurfsplanung abgestimmt. Die Arbeiten für die Tiefstation sind bereits im vollen Gange. Der Spezialtiefbau für den ersten Teil der Tiefstation ist bereits seit 2021 abgeschlossen, der Aushub hat begonnen und die ersten Decken werden hergestellt. Die Entwurfsplanung für den Vorhaltekörper für eine spätere U9 ist abgeschlossen und die Ausschreibung der Bauleistungen wird vorbereitet. Die Plangenehmigung für den Vorhaltekörper U9 und die s.g. Integrierte Gesamtlösung am Hbf wurde am 30.06.2022 durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt. Die in der gemeinsamen Erklärung von 2019 vereinbarten Verträge zum Vorhaltekörper U9 (Planungs-, Ausführungs- und Finanzierungsvereinbarung) werden seit Anfang 2020 mit der Landeshauptstadt verhandelt. Erst mit deren Abschluss kann die finanzielle Grundlage für die Integrierte Gesamtlösung mit dem Freistaat Bayern geschaffen werden.“

Frage 4:

„Welche der bisherigen Planungen und Baumaßnahmen können für andere ÖPNV-Projekte genutzt werden, welche müssten vollständig rückabgewickelt werden?“

Antwort:

Hierzu antwortete die DB wie folgt:

„Die 2. Stammstrecke München schafft eine Kapazitätsverdopplung im öffentlichen Nahverkehr und soll in ihrer Bypassfunktion die Betriebsqualität im gesamten ÖPNV Netz verbessern. Sowohl die s.g. Netzergänzenden Maßnahmen als auch der Neubau des Bahnhof Laim stellen auch ohne die Realisierung der 2. Stammstrecke einen positiven Nutzen für das gesamte S-Bahnsystem dar, daher sind diese Maßnahmen auch in dem s.g. „Starke S-Bahn München - Programm 14 plus“ zur Stärkung des ÖPNV in München vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke verankert.“

Frage 5:

„Was wurde bisher an Planungs- und Baukosten verbraucht? Wie hoch sind die Kosten für bereits vergebene, aber noch nicht abgerechnete Aufträge?“

Antwort:

Hierzu antwortete die DB wie folgt:

„Mit Stand Monatsabschluss September 2022 sind Ist-Kosten in Höhe von 1,2 Mrd. EUR angefallen. Im Weiteren bestehen Mittelbindungen mit einem jeweiligen Restvolumen in Höhe von 1,1 Mrd. EUR bei den Baukosten sowie 0,2 Mrd. EUR bei den Planungskosten.“

Frage 6:

„Wie hoch wären die „Verlorenen Kosten“, wenn die bisherigen Vorarbeiten so weit möglich für andere Projekte genutzt werden?“

Antwort:

Hierzu antwortete die DB wie folgt:

„Die Projektabbruchkosten wurden hochgerechnet auf ca. 3,1 Mrd. EUR, davon entfallen ca. 0,3 Mrd. EUR auf den oberirdischen Bereich im Westen und ca. 0,3 Mrd. EUR auf die Netzer-gänzenden Maßnahmen, die zur Verbesserung des ÖPNV auch ohne die 2. Stammstrecke umgesetzt werden sollen.“

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin