

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Martin Runge, Dr. Christian Magerl** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
vom 01.12.2006

### Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (Stammstrecke VI)

Staatsminister Erwin Huber verkündete am 29.11. im Plenum des Bayerischen Landtags, dass für die vom Freistaat und der DB AG geplante Zweite Stammstrecke der Münchner S-Bahn eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung vereinbart worden sei. Wenige Wochen zuvor, am 07.11., war durch den Leiter der Abteilung Verkehr im Bayerischen Wirtschaftsministerium die Möglichkeit einer Sparversion, eines „Rumpftunnels“ zwischen der Friedenheimer Brücke und dem Leuchtenbergring ohne die Verzweigung in Richtung Ostbahnhof ins Gespräch gebracht worden. Gleichzeitig wurde erklärt, dass möglicherweise aus Kostengründen erst einmal auf den Ausbau des Bahnhofes Laim wie auch auf die dringend notwendige Beseitigung zahlreicher Engpassstellen (wie Eingleisbetriebe, Fahrstraßenkreuzungen und Mischverkehre) auf den Mittel- und Außenästen des Münchner S-Bahn-Netzes verzichtet werde. In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer Anfragen Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I) und Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Schieflagen in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II) vom 08.01.2006 sowie der Anfragen Stammstrecke III, IV und V vom 09.05.06 und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

1. Wann und zwischen wem konkret wurde die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung vereinbart?
2. Wann soll die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden und für wann ist mit Bekanntgabe des Ergebnisses zu rechnen?
3. Soll die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Version der Zweiten Stammstrecke, wie sie im jetzt laufenden Planfeststellungsverfahren Gegenstand war und ist (Y-Tunnel mit Abzweig auf Höhe Max-Weber-Platz, Um-/Ausbau Bahnhof Laim), durchgeführt werden oder für die am 07.11. vor der DVWG ins Spiel gebrachte „Sparversion“ (Verzicht auf den oben genannten Abzweig und auf den Um-/Ausbau Laim)?
4. Soll bei der Version „Rumpftunnel“ auf den Um-/Ausbau des Umsteigebahnhofes Laim verzichtet werden, um die Fahrgäste zu zwingen, in den beiden Bahnhöfen Hauptbahnhof und Marienhof/Marienplatz in großer Tiefe um-

zusteigen, und hofft die Staatsregierung, durch diesen „Taschenspielertrick“ rechnerisch mehr Fahrgäste/Be-förderungsfälle auf der Zweiten Stammstrecke für die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung generieren zu können?

5. Sollen bei der neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung wie bei der bisherigen Nutzen/Kosten-Untersuchung solche Betriebsprogramme als Inputgröße dienen, die bestimmte S-Bahn-Linien auch außerhalb von Engpasszeiten in der bestehenden Röhre nur mehr durch die neue Röhre verkehren lassen, was zu Entlastungen der alten Röhre führt, wie sie im regulären Betrieb gar nicht notwendig wären?
6. Findet vor dem Hintergrund, dass die Entlastung der alten Stammstrecke auf 20 Züge je Stunde und Richtung als großer Vorteil dargestellt und eingerechnet wird, die „Entwertung“ der alten S-Bahn-Stammstrecke, die seit den letzten Ausbaumaßnahmen (beispielsweise LZB und Kapazitätserweiterung am Ostbahnhof) bekanntermaßen auf mehr als 30 Züge je Stunde und Richtung eingerichtet ist, Eingang in die standardisierte Bewertung?
7. Fließt die extreme Tieflage der beiden Tunnelbahnhöfe Hauptbahnhof und Marienhof, die ja bekanntermaßen lange Zugangszeiten bedingt, in die Formel der standardisierten Bewertung ein, oder werden eben nur die Fahrzeiten, nicht aber die Zeiten für die Zu- und Abgänge berechnet?
8. Mit welchen weiteren Kosten etwa zur Berücksichtigung von Brandschutz- und anderen Sicherheitsaspekten oder zur Verbesserung der Betriebsabläufe ist zu rechnen, und wie wird dafür Sorge getragen, dass diese weiteren Kosten hinreichend Berücksichtigung in der neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung finden?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**  
vom 31.01.2007

Zu 1.:

Bereits nach der ersten Bewertung (2003) im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städteentwicklung (BMVBS) sowie dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine kontinuierliche Fortschreibung der Untersuchungsergebnisse vereinbart. Somit gab es im Jahr 2005 einen weiteren NKU-Lauf, der die zu diesem Zeitpunkt aktu-

ellen Entwicklungen im Gesamtprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke berücksichtigt hat. Die zwischenzeitlich im Verlauf der vertieften Planungen erzielten Erkenntnisse veranlassen eine erneute Aktualisierung.

Zu 2.:

Der neue NKU-Lauf ist für die erste Jahreshälfte 2007 geplant. Mit Ergebnissen kann dann vsl. nach der Sommerpause 2007 gerechnet werden.

Zu 3.:

Im Rahmen der Projektentwicklung haben die Variantenbetrachtungen ergeben, dass nur eine 2. Stammstrecke mit je einem Ast zum Leuchtenbergring sowie über Ostbahnhof in Richtung Giesing den Nutzen für die langfristige Entwicklung des Münchner S-Bahn-Systems gewährleistet. Dementsprechend orientieren sich alle weiteren Planungen an diesem Ziel. Die Fortschreibung der NKU umfasst somit das Gesamtprojekt.

Zu 4.:

Hier darf auf die Antwort zu Frage 3. verwiesen werden. Mit Vollendung des Gesamtprojektes wird es nach wie vor in Laim einen neuen leistungsfähigen S-Bahnhof mit idealen Umsteigemöglichkeiten geben.

Zu 5.:

Die aktuellen S-Bahn-Angebotskonzepte entsprechen den bisher geplanten und bewerteten. Die Grundzüge dieser Konzepte wurden bereits mehrfach in vorangegangenen Landtagsanfragen dargestellt.

Zu 6.:

Bei der Beantwortung dieser Frage darf auf die Antwort zu Frage 5. verwiesen werden. Dementsprechend finden diese Angebotskonzepte Eingang in die NKU.

Zu 7.:

Wie schon in vorangegangenen Landtagsanfragen beantwortet, fließt die Infrastruktur der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit den daraus resultierenden verkehrlichen Einflüssen (z. B. Zugangszeiten) in die NKU ein.

Zu 8.:

Hierzu Hinweis auf Antwort zu Frage 1.

Durch die Fortschreibung der NKU ist sichergestellt, dass die jeweils aktuellen Planungsergebnisse aus dem Gesamtprojekt berücksichtigt werden.