

Schriftliche Anfrage

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

vom 04.04.2008

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – nochmals zur Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 II (Stammstrecke X)

Die von Bayerischer Staatsregierung und Landtagsmehrheit gestützten Planungen der DB AG für eine zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke eng parallel zur bisherigen Stammstrecke, eingebracht in das Planfeststellungsverfahren Ende 2005, haben sich als alles andere als zielführend und tragfähig erwiesen, so wie dies die GRÜNEN im Landtag seit vielen Jahren vorhergesagt haben. Mittlerweile hat Verkehrsministerin Emilia Müller die Planungen für eine Neutrassierung östlich der Isar, die sie Mitte Dezember 2007 in grober Abbildung und grober Beschreibung ins Gespräch gebracht hatte, in Beantwortung parlamentarischer Anfragen und in einem Bericht an den Landtag weiter konkretisiert.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

1. Was veranlasst Frau Ministerin Müller zu der Behauptung, die Verlängerung der jetzt geschätzten Bauzeit gegenüber der noch vor wenigen Jahren von der Staatsregierung verkündeten Bauzeit sei vor allem auf „die Festlegung auf ein zentrales Zugangsbauwerk für die unterirdische Station Hauptbahnhof, die einen größeren Eingriff in den Bestand des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes mit der gesamten Haustechnik zur Folge hat als ursprünglich geplant,“ zurückzuführen, obwohl Ex-Minister Otto Wiesheu gegenüber dem Landtag und der Öffentlichkeit die Bauzeit mit „rund fünf Jahren“ angab zu einem Zeitpunkt, als der Bau des Nukleus im Hauptbahnhof als Verbindung zwischen Schalterhalle, U-Bahnhöfen und dem Bahnhof der neuen S-Bahn-Stammstrecke längst Stand der Planung war (z. B. LT-Drucksache 15/4879 vom 29.03.2006)?
2. Mit welcher längeren Bauzeit für den zusätzlichen (neuen) Tunnelbahnhof „Ostbahnhof (tief)“ ist gegenüber der für die ursprünglich geplanten oberirdischen Einführung zu rechnen?
3. Wie verträgt sich die Erklärung der Staatsregierung, sie wolle dafür eintreten, dass die zweite S-Bahn-Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“ realisiert wird, damit, dass die Staatsregierung u. E. immer wieder

massive Planungsfehler des Projektträgers zugelassen hat, ja den Projektträger teilweise in diese Planungsfehler hineingetrieben hat?

4. Widerspricht nicht die Aussage, dass eine qualitativ gute Abwicklung des S-Bahn-Verkehrs mit den vorgesehenen höhengleichen Fahrstraßenkreuzungen am Leuchtenbergring durchgeführt werden kann, den betrieblichen Grundlagen jedes Schnellbahnsystems, weil damit Verzögerungen im Betriebslauf naheliegender sind, und droht dann nicht eine Ausdünnung des S-Bahn-Fahrplans, um die angestrebte Betriebsqualität halten zu können?
5. Hat die Staatsregierung bei ihren jetzigen Kostenschätzungen sämtliche Aufwendungen für Abbruch und Wiederaufbau des bisherigen Bahnhofsgebäudes den Aufwendungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel hinzugerechnet, und wenn nein, weshalb nicht?
6. Wie groß sind die Fahrzeitdifferenzen zwischen den beiden Tunnelvarianten (Planung alt und Planung neu), wie viele Sekunden Fahrzeit kann auf beiden Ästen zwischen Laim und Leuchtenbergring bzw. St.-Martin-Straße durch die Möglichkeit größerer Radien und damit höherer Geschwindigkeiten gewonnen werden?
7. Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass mit dem Verzicht auf ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) am Ostbahnhof die Betriebsstabilität der S-Bahn wesentlich verringert wird, angesichts der Tatsache, dass viele der bereits heute auftretenden Betriebsstörungen auf das vorhandene Stellwerk zurückzuführen sind?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 18.06.2008

Die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei.

Für den Planfeststellungsabschnitt 3 östlich der Isar, welcher zur Verringerung der Kosten bei gleichzeitiger Steigerung des Nutzens des Gesamtvorhabens aktuell eine geänderte Trassenführung erhält, werden derzeit die Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 erarbeitet.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Es ist zutreffend, dass der Bau des Nukleus bereits zum Zeitpunkt der Beantwortung der genannten Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Dr. Runge und Dr. Magerl vom 08.01.2006 durch Herrn Staatssekretär a. D. Spitzner Bestandteil der Planungen war. Allerdings war die Staatsregierung zum damaligen Zeitpunkt von der Vorhabensträgerin Deutsche Bahn noch nicht darüber informiert worden, dass die Festlegung auf den Nukleus mit dem damit verbundenen Eingriff in die Haustechnik zu derartigen Bauzeitverlängerungen führen würde. Diese im Laufe des Planungsprozesses aufgrund vertiefter Planungen gewonnene Erkenntnis wurde der Staatsregierung erst im Sommer 2006 von der Vorhabensträgerin mitgeteilt.

Zu 2.:

Die Bauzeit der neuen Station „Ostbahnhof tief“ kann nicht ohne Weiteres mit der Bauzeit der ursprünglich geplanten oberirdischen Einführung in den Ostbahnhof verglichen werden. Die Neuplanung des Planfeststellungsabschnitts 3 ermöglicht eine Realisierung des Projekts „2. S-Bahn-Stammstrecke“ in zwei Baustufen. Die Baustufe 1 wird den Bereich von Laim bis zum Leuchtenbergring umfassen (sog. Hauptast und sog. Ostast), die Baustufe 2 wird den Bereich ab der Abzweigstelle Wiener Platz bis München-Giesing einschließlich der Station „Ostbahnhof tief“ beinhalten (sog. Südast). Ein Vergleich lediglich der ursprünglich geplanten Einführung mit dem neu geplanten Tunnelbahnhof ist aufgrund der geänderten Streckenführung und der möglichen Zweistufigkeit im Bauablauf nicht legitim. Vergleicht man die Bauzeiten für den Bereich des neuen Planfeststellungsabschnitts 3 mit den für den sog. Hauptast und den sog. Nebenast im ursprünglichen Planfeststellungsabschnitt 3 veranschlagten Bauzeiten, ergibt sich keine Bauzeitverlängerung.

Zu 3.:

Die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei. Nur die 2. S-Bahn-Stammstrecke schafft die Voraussetzungen, um den mittel- und langfristig prognostizierten Verkehrszuwächsen in der Region München ein adäquates S-Bahn-Angebot entgegenzusetzen zu können. Eine Reduzierung der Betriebsstörungen auf der bestehenden Stammstrecke und die Bestellung verkehrlicher Mehrangebote sind ohne 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht möglich.

Dass sich im Laufe des Planungsprozesses für ein Infrastrukturprojekt von der Größe der 2. Stammstrecke im Wege der Iteration und ständig fortschreitenden Vertiefung der Planungen zeigt, dass an manchen Stellen Umplanungen gegenüber der ursprünglichen Planung zu besseren Ergebnissen führen, ist nicht ungewöhnlich.

Zu 4.:

Im Westkopf des Bahnhofs Leuchtenbergring erfolgt die Einbindung der 2. S-Bahn-Stammstrecke und der Gleise aus Richtung Ostbahnhof niveaufrei. Östlich des Bahnhofs Leuchtenbergring besteht bereits heute eine niveaufreie Aus-

fädung der S-Bahngleise Richtung Flughafen und Berg am Laim. Die Verteilung der Züge an die jeweiligen Bahnsteigkanten erfolgt über Weichenverbindungen, also niveaugleich. Dies ist jedoch unumgänglich, niveaufreie Lösungen schaffen keine weiteren betrieblichen Verbesserungen. Durch Betriebssimulationen konnte die qualitativ gute Abwicklung des S-Bahn-Verkehrs unter den vorgegebenen Bedingungen nachgewiesen werden. Durch die niveaufreie Verzweigung im Westkopf des Bahnhofs Leuchtenbergring kann die Betriebsführung so flexibel geplant werden, dass Fahrstraßenkreuzungen vermieden bzw. auf ein vertretbar geringes Maß reduziert werden. Die Gefahr einer Ausdünnung des S-Bahn-Fahrplans besteht daher nicht.

Zu 5.:

In den Kostenschätzungen für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke“ sind die Kosten für die An- und Einbindung an/in bestehende Eisenbahninfrastrukturanlagen und laufende Eisenbahninfrastrukturprojekte enthalten. Dies bedeutet, dass der Bau des Nukleus im Hauptbahnhof in den Kostenschätzungen enthalten ist. Warum sämtliche Aufwendungen für den Abbruch und Wiederaufbau des bisherigen Bahnhofsgebäudes, welche nicht durch den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke verursacht sind, in die Kostenschätzungen für das Vorhaben „2. S-Bahn-Stammstrecke“ eingerechnet werden sollten, erschließt sich der Staatsregierung nicht. Eine derartige Einrechnung widerspräche im Übrigen den Vorschriften zur GVFG-Finanzierung.

Zu 6.:

Zwischen den beiden Tunnelvarianten nach alter und neuer Planung ergeben sich folgende Fahrzeitdifferenzen:

- Fahrtrichtung Tunnel – St.-Martin-Straße: neue Planung ist 0,7 Min. schneller
- Fahrtrichtung St.-Martin-Straße – Tunnel: neue Planung ist 1,1 Min. schneller
- Fahrtrichtung Tunnel – Leuchtenbergring: alte Planung ist 0,1 Min. schneller
- Fahrtrichtung Leuchtenbergring – Tunnel: alte Planung ist 0,2 Min. schneller

Zu 7.:

Die im Dezember 2007 von Frau Staatsministerin Müller vorgestellte Lösung für die 2. S-Bahn-Stammstrecke führt die S-Bahnen von/nach Giesing unterirdisch unter dem Ostbahnhof hindurch. Ein Eingriff in die oberirdischen Bahnhofsteile ist nicht mehr erforderlich. Die Vorhabensträgerin Deutsche Bahn sieht damit keine Notwendigkeit mehr, im Rahmen des Projekts „2. S-Bahn-Stammstrecke“ ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) zu errichten.

Im Übrigen sind seit der Durchführung umfangreicher Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten im vorhandenen Stellwerk München-Ost keine gravierenden Ausfälle mehr aufgetreten.