

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 V /Stammstrecke XIII)

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. Wird mit dem Verzicht auf die Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen zum Ausdruck gebracht, dass keine wesentliche Aufstockung des Fahrzeugparks vorgesehen ist, was wiederum die mit dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels versprochenen Fahrplanverdichtungen ad absurdum führen würde?
2. Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass mit dem Verzicht auf elf der ursprünglich geplanten netzergänzenden Maßnahmen das wesentliche Motiv für Bau und Betrieb der zweiten Stammstrecke, dichtere Takte bei den S-Bahn-Linien im „Mittel-“ und im Außenbereich, die dann durchgebunden und verknüpft werden können, zu ermöglichen, konterkariert wird?
3. Was veranlasst Frau Ministerin Müller gegenüber dem Landtag zu erklären, „die Grenzen der Leistungsfähigkeit der bestehenden Stammstrecke“ wären „mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung – auch nach Ertüchtigung im Rahmen des 520-Mio.-DM-Programms – erreicht“, wo doch nach Modernisierung des Signalsystems die Leistungsfähigkeit der Stammstrecke stets mit 33 bzw. 34 Zügen je Stunde und Richtung angegeben wurde?
4. Welche der fünf jetzt noch vorgesehenen „netzergänzenden Maßnahmen“ sollen in der ersten Baustufe verwirk-

licht werden?

5. Wie beurteilt die Staatsregierung den vor einigen Jahren erfolgten Rückbau zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf angesichts der Tatsache, dass hier jetzt wieder im Rahmen der noch zu realisierenden „netzergänzenden Maßnahmen“ ein Doppelspurabschnitt vorgesehen ist?
6. Was ist von der Aussage „die Verhandlungen über einen Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB werden wegen der Dringlichkeit des Projektes bereits parallel vorangetrieben“ zu halten vor dem Hintergrund der Tatsache, dass vergleichbare Ankündigungen nun bereits seit gut fünf Jahren immer wieder getroffen wurden?
7. Wurde die „Planungs- und Projektgesellschaft zur Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke“ mit Beteiligung des Freistaates Bayern und der DB AG mittlerweile gegründet, so wie dies seit Jahren seitens der Staatsregierung immer wieder angekündigt wurde, und wenn nein, weshalb nicht?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 21.05.2008

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-Bahnangebot entgegenzusetzen zu können.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die Erweiterung des S-Bahnwerkes Steinhausen war bereits Bestandteil des im Jahre 1998 zwischen Freistaat und DB abgeschlossenen sogenannten „520-Mio.-DM-Ausbauprogramms“. Der damals von der DB geplante Ausbau des Werkes sah nur die Berücksichtigung der infrastrukturellen Entwicklung der S-Bahn bis zur Vollendung des „520 Mio. DM Ausbauprogramms“ vor.

Mit den Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde jedoch die Notwendigkeit deutlich, auch weitergehende Kapazitäten im Werk Steinhausen zu schaffen. Daher wurde auf Drängen des Freistaats im Jahre 2003 die Erweiterung des S-Bahnwerkes aus dem „520-Mio.-DM-Ausbauprogramm“ herausgelöst und bei der Bahn in ein eigenständiges Projekt überführt.

Die jetzt von der DB erstellten Planungen gewährleisten, dass die Kapazitäten des S-Bahnwerkes Steinhausen aufwärtskompatibel dem entsprechenden Bedarf angepasst werden können. Eine Aufstockung des Fahrzeugparks für die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist weiterhin vorgesehen.

Zu 2.:

Mit der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Gesamtprojekts „2. S-Bahn-Stammstrecke“ gelang es, die Anforderungen an die Schieneninfrastruktur zu optimieren, ohne dass die gesamtverkehrliche Wirkung der 2. Stammstrecke verloren geht. Das bedeutet, dass trotz des Verzichts auf einige netzergänzende Maßnahmen auch auf den S-Bahn-Außenästen ein verbessertes Fahrtenangebot realisiert werden kann.

Zu 3.:

Die Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke durch Einbau der sogenannten Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) als Bestandteil des „520-Mio.-DM-Ausbauprogramms“ ermöglicht technisch den Durchsatz von 33 Zügen pro Richtung und Stunde. Allerdings ist dies ein theoretischer Wert, da er die Aufenthalte der S-Bahnen an den Stationen, insbesondere an den verkehrlich hochfrequentierten Bahnhöfen Hauptbahnhof, Karlsplatz (Stachus) und Marienplatz, unberücksichtigt lässt. Hinzu kommt, dass der Ostbahnhof aufgrund seiner betrieblichen und verkehrlichen Aufgaben nur maximal 30 S-Bahn-Züge je Richtung und Stunde aufnehmen kann.

Zu 4.:

In der ersten Baustufe ist die Verwirklichung der folgenden netzergänzenden Maßnahmen vorgesehen:

- Verkürzung der Zugfolgemöglichkeiten westlich des Bahnhofs Pasing
- Zusätzliches Wendegleis im Bahnhof Weßling
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf

- Zusätzlicher Bahnsteig im Bahnhof Markt Schwaben
- Zweigleisiger Ausbau im Bereich St. Koloman

Zu 5.:

Der Rückbau der zweigleisigen Strecke zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf erfolgte in den frühen 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Zu diesem Zeitpunkt wurden die künftigen Entwicklungen im Münchner S-Bahn-System einschließlich der Notwendigkeit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke bei der DB noch nicht erkannt. Rückblickend ist der Rückbau zu bedauern.

Zu 6.:

Mit der Neukonzeption des Planfeststellungsabschnitts 3 östlich der Isar und dem Baustufenkonzept für das Gesamtvorhaben wurde es notwendig, den bereits zum Großteil verhandelten Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB diesen Veränderungen anzupassen. Im Rahmen der zu diesem Zweck unmittelbar nach Neukonzipierung aufgenommenen neuen Verhandlungsrunden zeigte sich, dass weitere Änderungen am Vertrag sinnvoll sind. Die Vertragsverhandlungen gehen zügig voran und sollen im Sommer 2008 zum Abschluss gebracht werden.

Zu 7.:

Eine „Planungs- und Projektgesellschaft zur Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammröhre“ wurde nicht gegründet. Nach genauer Prüfung der möglichen Projektstrukturen ist die Staatsregierung zur Ansicht gelangt, dass eine Beteiligung des Freistaats über zwei jeweils aus der Vorhabensträgerin DB, der Projektleitung (DB ProjektBau) und dem Freistaat bestehende und im Bau- und Finanzierungsvertrag genau definierte Gremien die zur schnellen Realisierung des Vorhabens bestmögliche Projektstruktur im Rahmen des aktienrechtlich Zulässigen sein dürfte und eine hinreichende Einflussnahmemöglichkeit des Freistaats auf die Planungen gewährleistet.