

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 20.11.2008

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zur Neukonzeption und deren Beantwortung durch die Staatsregierung (Stammstrecke XIX)

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 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. Weitere ergänzende und vertiefende Fragen wurden mittlerweile ebenfalls durch die Staatsregierung beantwortet. In dieser neuerlichen Beantwortung stecken jedoch zahlreiche Widersprüche und Schief lagen. Von daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wann wird nach Kenntnis bzw. Einschätzung der Staatsregierung die Erweiterung des S-Bahnwerkes Steinhäusen, ursprünglich als „Netzer ergänzende Maßnahme“ Bestandteil der Planungen des Projektes 2. Stammstrecke, laut Auskunft der Staatsregierung jetzt von der DB AG in ein eigenständiges Projekt überführt, realisiert, welche Kosten fallen hierfür an und wann und wie soll deren Finanzierung geregelt werden?
2. Wie sollen die „jetzt von der DB erstellten Planungen gewährleisten, dass die Kapazitäten des S-Bahnwerkes Steinhäusen aufwärtskompatibel dem entsprechenden Bedarf angepasst werden können“, so wie die Staatsregierung dies in Beantwortung der Frage 1 in Stammstrecke XIII behauptet, auf welche konkreten Planungen der DB AG bezieht sich hier die Staatsregierung?
3. Ist nicht die heutige Infrastruktur vieler Außenäste bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, sodass die Behauptung der Staatsregierung, dass trotz Verzicht auf elf der ursprünglich geplanten netzer ergänzenden Maßnahmen die gesamtverkehrliche Wirkung der 2. Stammstrecke nicht verloren geht, als falsch anzusehen ist?
4. Weshalb wurde seitens der Staatsregierung und der DB

AG stets verkündet, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Stammstrecke betrage nach Ertüchtigung im Rahmen des 520-Mio.-DM-Programms 33 bzw. 34 Züge je Stunde und Richtung, wenn doch „der Ostbahnhof aufgrund seiner betrieblichen und verkehrlichen Aufgaben nur maximal 30 S-Bahn-Züge je Richtung und Stunde aufnehmen kann“, so wie dies die Staatsregierung jetzt in Beantwortung der Frage 2 in Stammstrecke XIII erklärt?

5. Sieht die Staatsregierung nicht die Möglichkeit, dass die Einschränkungen am Ostbahnhof mit verschiedenen Maßnahmen wie der Optimierung der Zugabfertigung, der betrieblichen Disposition und der Zugsicherungstechnik sowie der vollständigen Integration des Bahnsteiggleises 6 in den S-Bahnbetrieb aufgehoben werden können?
6. Welcher Kostenansatz liegt aktuell vor für die in der ersten Baustufe vorgesehenen fünf netzer ergänzenden Maßnahmen?
7. Für welchen Zeitraum ist jetzt der zweigleisige Ausbau zwischen Markt Schwaben und Erding vorgesehen?
8. Ist der zweigleisige Ausbau zwischen Weßling und Herrsching vorgesehen, und wenn ja, für welchen Zeitraum?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 18.02.2009

Die Bayerische Staatsregierung misst der zweiten S-Bahn-Stammstrecke weiterhin höchste Priorität bei. Nur ein zweiter Stammstrecken-Tunnel schafft die Voraussetzungen, um den mittel- und langfristig prognostizierten Verkehrszuwächsen in der Region München ein adäquates S-Bahnangebot entgegensetzen zu können.

Im Laufe des Planungsprozesses ergeben sich immer wieder Optimierungspotenziale, die in den laufenden Arbeiten Berücksichtigung finden müssen. Dies ist bei einem Vorhaben dieser Größenordnung, das eine hohe Betriebsqualität im Münchner S-Bahn-System für die nächsten Jahrzehnte gewährleisten soll, nicht zu vermeiden. Die behaupteten Widersprüche und Schief lagen bei der Beantwortung der vorangegangenen Schriftlichen Anfragen zur zweiten Stammstrecke vermag ich nicht zu erkennen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die Erweiterung des S-Bahnwerkes Steinhausen befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Nach Vorliegen von Baurecht soll mit der Umsetzung begonnen werden. Für die Finanzierung sind GVFG-Mittel vorgesehen. Die Planungen haben Kosten von rund 23 Mio. € ermittelt.

Zu 2.:

Die Maßnahme „Erweiterung des S-Bahnwerkes Steinhausen“ sieht vor, dass die Gleise der S 8 in diesem Bereich Richtung Süden verschoben werden. Die dadurch gewonnenen Flächen können entsprechend den Anforderungen an das S-Bahnwerk für einen stufenweisen Ausbau (bspw. Einrichtung einer 2. Gleisharfe) genutzt werden.

Zu 3.:

Nein, die bisherigen Planungen und Untersuchungen zeigen, dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke zusammen mit den netzergänzenden Maßnahmen die Qualität im gesamten S-Bahnnetz verbessern wird.

Zu 4.:

Die hohe verkehrliche Frequenz entlang der Stammstrecke einschließlich des Ostbahnhofs, mit seinen zusätzlichen umfangreichen betrieblichen Aufgaben, hat gezeigt, dass der Wert von 33 Zügen je Richtung und Stunde nicht praktikabel ist.

Zu 5.:

Der Bahnhof München Ost ist in einen S-Bahnteil (Gleise 1 bis 5) und einen Fernbahnteil (ab Gleis 6) unterteilt. Diese Unterteilung umfasst auch die Leit- und Sicherungstechnik. Die Integration des Gleises 6 in den S-Bahnteil des Ostbahnhofs würde einen grundlegenden Umbau der gesamten Leit- und Sicherungstechnik bedingen. Gleichzeitig müsste die Nutzung der im Fernbahnteil verbleibenden Gleise neu definiert werden, was umfangreiche Umbauten einschließlich von Funktionsverlagerungen außerhalb des Ostbahnhofs nach sich ziehen würde.

Optimierungsmöglichkeiten bei der Betriebsabwicklung der S-Bahnen am Ostbahnhof sind bereits im Rahmen der Realisierung des „520 Mio. DM Ausbauprogramms“ durch die DB AG geprüft wurden. Aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung des Ostbahnhofs führten betriebliche Optimierungen zu keiner Leistungssteigerung im S-Bahnteil des Ostbahnhofs.

Zu 6.:

Die DB ProjektBau hat im Rahmen der Vorplanungen für die 5 netzergänzenden Maßnahmen Kosten in Höhe von rund 98 Mio. € ermittelt.

Zu 7.:

Der zweigleisige Ausbau zwischen Markt Schwaben und Erding ist Bestandteil der Planungen zum Erdinger Ringschluss. Mittlerweile konnten hier die Vorplanungen abgeschlossen werden. Nach Vorlage der Entwurfs- und Genehmigungsplanung sollen durch die DB AG die Planfeststellungsverfahren beantragt werden. Es wird erwartet, dass für erste Maßnahmen aus dem Erdinger Ringschluss noch in 2009 das Planfeststellungsverfahren eröffnet werden kann. Darüber hinaus können derzeit keine belastbaren zeitlichen Angaben gemacht werden.

Es ist jedoch gewährleistet, dass der zweigleisige Ausbau im Bereich St. Koloman als netzergänzende Maßnahme zur 2. S-Bahn-Stammstrecke kompatibel zum zweigleisigen Ausbau zwischen Markt Schwaben und Erding ausgeführt wird.

Zu 8.:

Die Notwendigkeit der netzergänzenden Maßnahme „Zweigleisiger Ausbau Steinebach – Seefeld-Hechendorf“ befindet sich derzeit in der Überprüfung. Sollte die Notwendigkeit bestätigt werden, so wäre diese Maßnahme Bestandteil der ersten Baustufe der 2. S-Bahn-Stammstrecke.