

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 XVII)

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. Hält die Staatsregierung die vorgesehene Reduzierung der Zugzahlen auf der bestehenden Stammstrecke und das Erzwingen zusätzlicher Umsteigevorgänge in den Knotenbahnhöfen nicht für kontraproduktiv im Hinblick auf das Ziel, die Bedienungsqualität zu erhöhen?
2. Ist die vorgesehene Reduzierung der Zugzahlen auf der bestehenden Stammstrecke vereinbar mit der Verpflichtung der DB AG bzw. deren Vorläuferunternehmen gegenüber der Landeshauptstadt München aus den 60er-Jahren, über die Stammstrecke eine innerstädtische Verkehrserschließung im U-Bahn-Standard zu gewährleisten?
3. Sieht die Staatsregierung nicht gravierende Kommunikationsdefizite zwischen ihr als Aufgabenträgerin und der DB AG als Vorhabensträgerin, dass von Letzterer erst im Sommer 2006 über die massive Bauzeitverlängerung im Hinblick auf den Nukleus informiert wurde?
4. Sieht die Staatsregierung in der jetzigen Planung zur Realisierung des Projektes 2. S-Bahn-Röhre in zwei Baustufen nicht die Gefahr, dass durch die Etappierung gravierende Effizienzverluste eintreten?
5. Was sind die Gründe dafür, dass die Staatsregierung in

Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke X erklärt, die Verteilung der Züge an den jeweiligen Bahnsteigkanten am Leuchtenbergring über Weichenverbindungen, also niveaugleich, sei „unumgänglich“?

6. Ist die Staatsregierung wirklich der Auffassung, niveaufreie Lösungen zur Verteilung der Züge an den Bahnsteigkanten würden nicht für betriebliche Verbesserungen sorgen, so wie sie dies in Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke X erklärt?
7. Sind die Annahmen zur ausgefahrenen Geschwindigkeit, die in den in Beantwortung der Frage 6 in Stammstrecke X genannten Fahrzeitgewinnen zum Ausdruck kommen, nicht viel zu optimistisch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass auch aktuell auf vielen S-Bahn-Abschnitten die trassierungstechnisch möglichen Höchstgeschwindigkeiten nicht ausgefahren werden?
8. Hält die Staatsregierung ihre in Beantwortung der Frage 7 in Stammstrecke X aufgestellte Behauptung aufrecht, dass „seit der Durchführung umfangreicher Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten im vorhandenen Stellwerk München-Ost keine gravierenden Ausfälle mehr aufgetreten“ seien?

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 entgegenzusetzen 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 und der Bedeutung für die Zukunft des Münchner S-Bahn-Systems, 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.:

Durch die Realisierung einer 2. S-Bahn-Stammstrecke wer-

den die Voraussetzungen geschaffen, den prognostizierten verkehrlichen Entwicklungen im Großraum München ein entsprechendes S-Bahnangebot entgegenzusetzen zu können sowie die Qualität im gesamten S-Bahnnetz zu verbessern. Ohne zusätzliche Infrastruktur im Kernbereich des Münchner S-Bahnsystems und die damit einhergehende Entlastung der bestehenden Stammstrecke ist die Erhöhung der Bedienungsqualität nicht möglich. Zusätzliche Umsteigevorgänge werden – im Gegensatz zur immer wieder diskutierten Südring-Variante – nur für einen geringen Teil der Fahrgäste erforderlich werden.

Zu 2.:

Auch mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke werden auf der bestehenden Stammstrecke durchschnittlich alle 3 bis 4 Minuten S-Bahnfahrten stattfinden. Diese Zugdichte ist mit dem Bedienungsstandard im U-Bahnnetz vergleichbar.

Zu 3.:

Nein. Im Auftrag der DB AG wurde durch die DB Projekt-Bau bis Sommer 2006 der Nukleus am Hauptbahnhof geplant. Auf Basis dieser Planungen wurde das Bay. StM-WIVT von der DB AG informiert.

Zu 4.:

Nein.

Zu 5.:

Sowohl östlich als auch westlich des Bahnhofs Leuchtenbergring erfolgen die Streckentrennungen niveaufrei. Damit wird eine hohe Leistungsfähigkeit gewährleistet. Die Verteilung der S-Bahnen an die je Richtung zur Verfügung stehenden zwei Bahnsteigkanten erfolgt durch Weichenverbindungen. Dies ist „unumgänglich“, da Weichen notwendig sind, um aus einem Streckengleis mehrere Gleise (z. B. in einem Bahnhof) anfahren zu können.

Zu 6.:

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Zu 7.:

Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit ist abhängig vom Betriebsablauf und der Belegung auf einer Strecke. Daher kann es notwendig sein, unterhalb der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Durch die 2. S-Bahn-Stammstrecke wird die erforderliche Kapazität geschaffen, um die trassierungstechnisch mögliche Höchstgeschwindigkeit konsequenter nutzen zu können.

Zu 8.:

Ja, die Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten am Stellwerk München Ost haben zu einer Stabilisierung im Betriebsablauf geführt.