

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 XVIII)

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. Sieht die Staatsregierung vor dem Hintergrund der zahlreichen Planungsschief lagen wie etwa höhengleiches Kreuzen und Einfädeln oder den Wegfall ursprünglich geplanter weiterer Bahnsteigkanten tatsächlich mit der aktuellen Stammstreckenplanung „die Flexibilität bei der Angebotsplanung für die S-Bahn München“ als „erhalten“ an, so wie sie dies in Beantwortung der Fragen in Stammstrecke XI behauptet?
2. Was hätte der in Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke XII sogenannte „sehr aufwendige(n) Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz“, auf den jetzt nach der aktuellen Planung verzichtet werden soll, genau beinhaltet, und wie hoch waren hierfür zuletzt die Kostenansätze?
3. Wie sehen die Angebotsplanungen für den Westarm der derzeitigen S 6 aktuell aus, auf die sich die Staatsregierung in Beantwortung der Frage 4 in Stammstrecke XII bezieht und mit der sie den Wegfall des ursprünglich vorgesehenen zusätzlichen Wendegleises in Gauting begründet?
4. Sieht die Staatsregierung nicht die Gefahr, dass der Verzicht auf das ursprünglich geplante Überwerfungsbauwerk Westkreuz die Freiheitsgrade in der Angebotsplanung nicht nur für die S 5 und die S 6 beschränkt, sondern

aufgrund der engen Verzahnung im Bereich der Stammstrecke auch für das gesamte S-Bahnsystem?

5. Aus welchem Grund werden die Angebotskonzepte, auf die in Beantwortung der Fragen in Stammstrecke XI und Stammstrecke XII immer wieder Bezug genommen wird, nicht in der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert?
6. Wie beurteilt die Staatsregierung die Forderung nach einer Verlängerung der LZB über den Leuchtenbergring hinaus bis Daglfing, Riem und Trudering sowie zum Betriebshof Steinhausen zur Stabilisierung des gesamten S-Bahnbetriebs?

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, 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.:

Planungsschief lagen sind für die Staatsregierung nicht erkennbar. Die Flexibilität bei der Angebotsplanung wird durch die zusätzlichen Kapazitäten der 2. Stammstrecke zusammen mit den netzergänzenden Maßnahmen auf den Außenästen geschaffen.

Zu 2.:

Die Maßnahme „Niveaufreie Verzweigung Westkreuz“ beinhaltet die niveaufreie Einfädung der Strecke aus Richtung Herrsching in die Strecke Tutzing – Pasing. Hierzu muss auch das Streckengleis Tutzing – Pasing umfangreich

angepasst werden. Die im Gleisdreieck liegende Kleingartenanlage müsste teilweise überbaut werden. Auf Basis einer Vorplanung durch die DB ProjektBau wurden Kosten von 23,6 Mio. € ermittelt.

Zu 3.:

Die Planungen für den Westast der S 6 sehen je nach Angebotskonzept eine Fortführung des heutigen S-Bahnangebotes bzw. 4 S-Bahnen je Stunde und Richtung bis Starnberg vor. Ab Starnberg steht angepasst an die verkehrliche Nachfrage ein S-Bahnangebot mit drei bzw. zwei S-Bahnen je Stunde und Richtung zur Verfügung.

Zu 4.:

Mit den Anforderungen aus der Angebotsplanung an die In-

frastruktur lässt sich ein niveaufreier Ausbau des Westkreuzes derzeit nicht mehr begründen.

Zu 5.:

Die Angebotsplanung unterliegt einer kontinuierlichen Fortschreibung, daher kann für eine Vorstellung und Diskussion derzeit keine stabile Grundlage zur Verfügung gestellt werden.

Zu 6.:

Die notwendige Streckenleistungsfähigkeit östlich des Leuchtenbergrings wird klassisch mit Signalen erreicht. Die Einrichtung einer Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) ist daher zuwendungsrechtlich nicht begründbar.