

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 XXI)

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 Schieflagen. Von daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. a) Warum ist in Beantwortung der Frage 6 in Stammstrecke X die Fahrzeitdifferenz zwischen der alten und neuen Planung zwischen Marienhof und St. Martinstraße fünfmal so groß wie die Fahrzeitdifferenz zwischen der alten und neuen Planung zwischen Marienhof und Leuchtenbergring, obwohl die Streckenlängendifferenzen zwischen der alten und neuen Planung beide Male in derselben Größenordnung liegen, die Stationszahl beide Male unverändert bleibt und die anderen Trassierungsparameter wie Mindestradius, Überhöhungsfehlbeträge und Beschleunigungskurven unverändert geblieben sind?
- b) Wie kann auf den in der ursprünglichen Planung als unbedingt notwendig erachteten zweigleisigen Ausbau Giesing – Perlach verzichtet werden, wenn sich die S-Bahn pro Fahrtrichtung länger als drei Minuten im eingleisigen Streckenabschnitt befindet, also die Aufenthaltszeit mehr als dreimal so groß ist wie die Verschiebung der Fahrplankreuzung im eingleisigen Bereich, und wie kommt die Staatsregierung zu der Behauptung, es könne gegenüber der ursprünglichen Planung ein mindestens gleichbleibendes oft sogar noch verbessertes Fahrplanangebot gegenüber der ursprünglichen Planung realisiert werden?

2. Sind die Verhandlungen über einen Bau- und Finanzierungsvertrag zum Abschluss gebracht worden, so wie dies die Staatsregierung in Beantwortung von Frage 6 in Stammstrecke XIII angekündigt hat, und wenn nein, aus welchem Grund nicht und für wann erwartet die Staatsregierung dann den Abschluss der Vertragsverhandlungen?
3. Bringt nach Ansicht der Staatsregierung die Formulierung im Beschluss des Münchner Stadtrates vom 23.01.2008, „die Landeshauptstadt befürwortet ... das Vorhaben einer 2. S-Bahn-Stammstrecke“, zum Ausdruck, dass man sich hier von der zweiten S-Bahn-Röhre, so wie sie aktuell von Bayerischer Staatsregierung und DB AG geplant ist, loslöst?
4. Ist nach Ansicht der Staatsregierung die Formulierung im Beschluss des Münchner Stadtrates vom 23.01.2008, „Der Stadtrat erwartet ... eine Baufertigstellung für beide Trassen zum Leuchtenbergring und zum Ostbahnhof bis 2016“, nicht als K.o.-Kriterium für die zweite S-Bahn-Röhre, so wie sie aktuell von Bayerischer Staatsregierung und DB AG geplant, zu sehen, vor dem Hintergrund der Erklärungen von Bahn AG und Staatsregierung, mit Fertigstellung des einen Astes sei bis 2016 bzw. 2017 und mit Fertigstellung des zweiten Astes sei bis 2020 bzw. 2022 zu rechnen?
5. Haben DB AG oder Staatsregierung der Landeshauptstadt die mit dem Stadtratsbeschluss vom 23.01.2008 bis spätestens Sommer 2008 geforderte vertiefende Untersuchung zu Nutzen und Kosten, zur Finanzierung, zur technischen und zeitlichen Baudurchführung, zur genauen Trassierung und zur Betroffenheit an der Oberfläche vorgelegt?
6. Ist der Staatsregierung bekannt, ob dem Münchner Stadtrat jeweils zeitnah über den neuesten Sachstand berichtet wurde, so wie dies der Stadtratsbeschluss vom 23.01.2008 einfordert?
7. Welche Reaktion seitens der Staatsregierung bzw. der DB AG erfuhr die Forderung im Stadtratsbeschluss vom 23.01.2008, dass Maßnahmen zu ergreifen sind, um „schon deutlich vor dem Jahr 2016 Verbesserungen im S-Bahn-Betrieb zu erreichen (Störfallmanagement, Kapazitätserweiterung, Abbau von Verspätungsquellen)“?
8. Für wie verlässlich hält die Staatsregierung die Aussage der Bahn AG, die zweite S-Bahn-Röhre, so wie sie aktuell geplant ist, sei die sinnvollste Variante, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Bahn AG vor weniger als einem Jahr Gleiches von einer anderen Variante behauptete?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 03.03.2009

Die 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 Schiefen 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.:

- a) Die unterschiedlichen Fahrzeitdifferenzen zwischen der alten und der neuen Planung auf den beiden Ästen erklären sich dadurch, dass sich – entgegen der in der Frage aufgestellten Behauptung – die Streckenlänge und die geplanten Gleisbögen und damit die erreichbaren Geschwindigkeiten auf dem Südast geändert haben. Die relativ hohe Differenz in den Fahrzeiten auf dem Südast beruht jedoch vor allem auf der völlig unterschiedlichen Gestaltung des Ostbahnhofs. In der alten Planung war dieser ebenerdig als Bahnhof mit flankierenden Weichenbereichen und Durchrutschweg-Abhängigkeiten angeordnet, in der neuen Planung befindet er sich als Haltepunkt in Tunnellage auf freier Strecke. Dadurch sind Fahrzeiteinsparungen möglich.
- b) Die Staatsregierung hat nicht behauptet, dass mit der neuen Planung ein verbessertes Fahrplanangebot gegenüber der ursprünglichen Planung realisiert werden könne. Sie hat vielmehr dargelegt, dass auf den S-Bahn-Außenästen ein verbessertes Fahrtenangebot gegenüber der heutigen Situation realisiert werden könne. Richtig ist, dass die neue Planung ein verbessertes Fahrplanangebot im Sinne großteils kürzerer Fahrzeiten gegenüber der ursprünglichen Planung schafft, auch wenn die Staatsregierung dies bisher noch nicht ausdrücklich betont hat.
- Der zweigleisige Ausbau Giesing – Perlach ist notwendig, wenn ein sauberer 15-Minuten-Takt auf dem Ast Richtung Kreuzstraße realisiert werden soll, wie ursprünglich geplant. Aufgrund des hohen technischen Aufwands und der zu erwartenden Schwierigkeiten bei der Durchsetzung dieser netzergänzenden Maßnahme wurden die Planungen inzwischen so angepasst, dass auf den zweigleisigen Ausbau in diesem Bereich zunächst verzichtet werden kann. Dies kann durch ein Betriebs-

konzept mit 10/20-Minuten-Rhythmus zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn sowie signaltechnische Anpassungen erreicht werden.

Zu 2.:

Die Verhandlungen über den Bau- und Finanzierungsvertrag konnten noch nicht endgültig zum Abschluss gebracht werden. Zwar wurde mit der Deutschen Bahn bis zum Sommer 2008 in vielen Fragen Einigkeit erzielt; solange jedoch die Entwurfsplanung einschließlich belastbarer Kostenschätzungen für den Planfeststellungsabschnitt 3 durch die Vorhabensträgerin noch nicht fertiggestellt ist, ist eine Endverhandlung des Bau- und Finanzierungsvertrags nicht möglich. Die Staatsregierung erwartet den Abschluss der Vertragsverhandlungen deshalb nunmehr in der zweiten Jahreshälfte 2009.

Zu 3.:

Nein.

Zu 4.:

Nein. Zum einen wird im Beschluss des Münchner Stadtrats eine Baufertigstellung bis 2016 nicht zur Bedingung für die Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke gemacht, sondern lediglich eine Erwartung geäußert. Zum anderen ist die Landeshauptstadt München weder Aufgabenträgerin für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern noch Zuwendungsgeberin für den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke und kann damit keine K.o.-Kriterien für das Vorhaben vorgeben. Selbstverständlich legt die Bayerische Staatsregierung aber Wert darauf, die gute Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München bei diesem Vorhaben auch künftig fortzusetzen, und wird im Rahmen des Möglichen die Beschlüsse des Münchner Stadtrats berücksichtigen.

Zu 5.:

Das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat Frau Stadtbaurätin Merk, Landeshauptstadt München, über die angesprochenen Fragestellungen informiert, soweit hierzu bereits belastbare Aussagen möglich waren.

Darüber hinaus fand am 16. Dezember 2008 ein Stadtrats-Hearing zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke unter Beteiligung von Vertretern des Bayerischen Verkehrsministeriums und der Deutschen Bahn statt. Das deutlich positive Ergebnis der vertiefenden Untersuchung zu Nutzen und Kosten ist ohnehin in der Öffentlichkeit bereits bekannt.

Zu 6. und 7.:

Die Staatsregierung unterrichtet den Münchner Stadtrat, wenn sich bei den Planungen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke einschneidende Fortschritte oder Änderungen ergeben, oder auf konkreten Wunsch des Stadtrats. Wie bereits in der Antwort zu Frage 5 erwähnt, fand am 16. Dezember 2008 ein Stadtrats-Hearing zur zweiten Stammstrecke unter Beteiligung von Vertretern der Staatsregierung statt. Am 25. März 2009 ist ein weiteres Stadtrats-Hearing vorgesehen.

Zu 8.:

Die Aussage, dass eine gewählte Variante die sinnvollste sei,

muss unter den jeweiligen Randbedingungen betrachtet werden. Die Trassenvariante der ursprünglichen Planung war unter der Prämisse der oberirdischen Anbindung an den Ostbahnhof als die sinnvollste ermittelt worden. Die Präferenztrassen der Neukonzeption ergaben sich aus dem später auftauchenden Erfordernis, den Nutzen-Kosten-Indikator zu verbessern, die Möglichkeit zu einer Streckung der Finan-

zierung zu eröffnen, und der Prämisse, die Anwohner der Kirchenstraße zu entlasten.

Die Randbedingungen können sich jedoch während des Planungsprozesses ändern. So ergab sich bspw. aus dem Wegfall des Transrapid die Notwendigkeit, Anpassungen auch der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu prüfen.