

Schriftliche Anfrage

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

vom 30.06.2009

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Fragen zum Gutachten „Neuerliche Südring-Betrachtung“ III (Stammstrecke XXIV)

Aufgrund wachsender Zweifel an den bisherigen Planungen zur zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke im Münchner Stadtrat wie auch im Bayerischen Landtag und wachsender Bedenken bezüglich der konkret vorgesehenen Streckenführung im Tunnel eng parallel zur bisherigen Stammstrecke wurden mehrere Fachfirmen mit der Überprüfung aktueller Vorschläge zum Bahn-Südring als Alternative zur zweiten Röhre beauftragt. Auftragnehmer sind laut Bayerischer Staatsregierung die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (SPI), die Lahmeyer International GmbH und die Intraplan Consult GmbH, die Kosten der Beauftragung in Höhe von 206.000 Euro teilen sich der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München. Die Auftragsvergabe erfolgte laut Auskunft eines Vertreters der Staatsregierung gegenüber dem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Bayerischen Landtags in Freihändiger Vergabe ohne vorherige Vergabebekanntmachung. In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Sollen tatsächlich nur Planungsvarianten und diesbezügliche Investitionskosten untersucht werden, nicht jedoch mögliche Nutzen, wie der Vertreter der Staatsregierung gegenüber dem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Landtags auf dessen Sitzung am 28. Mai 2009 erklärt hat?
2. Auf welcher Grundlage basierte der laut Staatsregierung (zum ersten Mal angesprochen vom Vertreter der Staatsregierung gegenüber dem Münchener Stadtrat anlässlich des „Expertenhearings“ am 25. März 2009) im März 2009 aktualisierte abgeschätzte Nutzen für den Südring wie für die zweite Röhre, welche Gleisstopologie und welche Betriebsprogramme wurden hier zur Basis gemacht?
3. Wurden in oben genannter Nutzen-Kosten-Abschätzung auch weitere Gleise und Bahnsteigkanten für die S-Bahn am Ostbahnhof und am Leuchtenbergring, wie von Verkehrsplanern und anderen Bahn-Experten immer wieder gefordert, berücksichtigt?
4. Welche neuen Infrastruktur-Maßnahmen im Außenbereich und welche Angebotsplanungen wurden in oben genannter Nutzen-Kosten-Abschätzung berücksichtigt?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**

vom 14.08.2009

Die Bayerische Staatsregierung misst der zweiten S-Bahn-Stammstrecke weiterhin hohe Priorität bei. Nur eine zweite Stammstrecke schafft die Voraussetzungen, um den mittel- und langfristig prognostizierten Verkehrszuwächsen in der Region München durch ein adäquates S-Bahnangebot gerecht werden zu können.

Um die aktuelle Diskussion nach Alternativen zum 2. Stammstrecken-Tunnel zu versachlichen, wurde auf Initiative von Herrn Staatsminister Zeil ein aktualisierter Vergleich im Rahmen eines Gutachtens beauftragt. Die Infrastrukturkonzepte für den Südring sollen detailliert untersucht, mit Kostenschätzungen unterlegt und das Nutzen-Kosten-Verhältnis abgeschätzt werden. Die Ergebnisse des Gutachtens werden bis Herbst 2009 vorliegen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Bestandteile der vergleichenden Untersuchung sind Infrastrukturplanungen mit einer ersten Kostenermittlung, Angebotsplanungen und Verkehrsprognosen einschließlich Nutzen-Kosten-Abschätzungen.

Zu 2.:

Die am 25. März 2009 vorgestellten Aussagen zu verkehrlichen Wirkungen eines 2. S-Bahn-Tunnels sowie eines Südrings basieren auf den gegenüber der vergleichenden Untersuchung 2001 aktualisierten Werten. In die Betrachtungen miteinbezogen waren sowohl Angebotskonzepte der S-Bahn auf Basis eines 20-Minuten-Taktes mit Verdichtungen zum 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten (HVZ) auf ausgewählten Linien als auch eines 15-Minuten-Taktes mit Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt auf ausgewählten Linien. Die Ergebnisse haben klare verkehrliche Vorteile für einen 2. S-Bahn-Tunnel und einer S-Bahn im 15-Minuten-Takt mit Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt auf ausgewählten Linien erkennen lassen.

Zu 3.:

Ja. Den planerischen Grundsätzen folgend, wurden netzweite Betrachtungen vorgenommen. Soweit betrieblich und verkehrlich notwendig, wurde der Infrastrukturbedarf ermittelt.

Zu 4.:

Für die am 25. März 2009 vorgestellten verkehrlichen Wirkungen eines 2. S-Bahn-Tunnels sowie eines Südrings sind

die folgenden netzergänzenden Maßnahmen in Abhängigkeit zu den Angebotskonzepten unterstellt worden:

- für 15-Minuten-Takt mit Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt auf ausgewählten Linien
 - Verkürzung der Zugfolge im Bereich Pasing
 - Verkürzung der Zugfolge Berg am Laim – Leuchtenbergring
 - Wendegleis im Bahnhof Weßling
 - zweigleisiger Abschnitt Steinebach – Seefeld-Hechendorf
 - zusätzliches Gleis im Bahnhof Markt Schwaben
 - zweigleisiger Abschnitt im Bereich St. Koloman
 - niveaufreier Ausbau Westkreuz
 - Verkürzung Zugfolge Maisach – Gernlinden
- für 20-Minuten-Takt mit Verdichtung zum 10-Minuten-Takt während der HVZ auf ausgewählten Linien
 - Wendegleis im Bahnhof Pasing
 - Verkürzung der Zugfolge im Bereich Pasing
 - Verkürzung der Zugfolge Berg a. Laim – Leuchtenbergring
 - Wendegleis im Bahnhof Weßling
 - niveaufreier Ausbau Westkreuz
 - Ausbau Johanneskirchen – Flughafen auf 140 km/h
 - Bahnsteigverlängerungen Ottenhofen – Erding
 - Verkürzung der Zugfolge Markt Schwaben – Poing
 - Kreuzungsbahnhof Malching