

## Schriftliche Anfrage

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

vom 13.05.2008

### Fortgang des Vorhabens Ausbau des Westarmes der S 8

Die heutige S 8 gehört auf ihrem Westarm ab der Haltestelle Buchenau bis zur Innenstadt zu den S-Bahn-Linien mit dem höchsten Fahrgastaufkommen. Schon lange wird über Investitionsmaßnahmen diskutiert, um den Takt auf dieser Strecke zumindest in den Hauptverkehrszeiten verdichten zu können. Vor gut zwölf Jahren wurde seitens der damaligen DB Regio der baldige Ausbau der Strecke zwischen Pasing und Buchenau versprochen. Im nächsten größeren S-Bahn-Ausbauprogramm („S-Bahn-Bau und Finanzierungsvertrag über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Taktes der S-Bahn“, sog. 520-Millionen-DM-Programm) fand dann allerdings aus Kostengründen der Ausbau in Richtung Buchenau keinen Platz. Mitte 2003 versprachen Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und Bahnchef Hartmut Mehdorn, den Ausbau der Strecke nach Buchenau so voranzutreiben, dass bis zum Jahr 2009, spätestens aber bis 2010 der 10-Minuten-Takt möglich sei. Auch in der „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern“ ist der Ausbau („S 4 West: Streckenausbau zur Einführung des 10-Minuten-Taktes“) als „einvernehmlich als prioritär eingestufte Maßnahme“ enthalten. Allerdings mehrten sich anschließend die Hinweise darauf, dass dieser Zeitplan nicht zu halten sein wird, ja, dass die Verantwortlichen sich auch nicht darum bemühen, den Zeitplan halten zu können. So fand sich der Ausbau in Richtung Buchenau nicht auf der 2006 veröffentlichten Prioritätenliste für Schienenprojekte des damals neuen bayerischen Verkehrsministers Erwin Huber (andere S-Bahn-Projekte nannte Huber hier sehr wohl). Ein Vertreter der DB Projektbau verkündete ebenfalls 2006, der Ausbau von Pasing nach Buchenau sei frühestens im Jahr 2015 fertiggestellt. Aktuell ist von der DB AG zu erfahren, man rechne jetzt erst frühestens mit dem Jahr 2018 für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Ausbaumaßnahmen.

Der Bayerische Landtag forderte bereits 2002 auf Antrag der Fraktion der GRÜNEN mit Beschlüssen in seinem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss sowie im Plenum mit den Stimmen aller Abgeordneten die zügige Realisierung der Investitionsmaßnahmen („die Verhandlungen fortzusetzen, damit die Verbesserungsmaßnahmen zügig realisiert werden können“). Im Jahr 2006 wurde mit zwei weiteren Anträgen der Fraktionen von CSU und den GRÜNEN, die ebenfalls einstimmig angenommen wurden, die zügige Realisierung abermals gefordert. In diesem Zusammenhang bitten wir um

Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie erklärt die Staatsregierung, dass ein Vorhaben, das seit vielen Jahren, ja seit mehr als einem Jahrzehnt, von Staatsregierung und DB als prioritär bezeichnet wird und dessen zügige Realisierung vom Landtag mit mehreren Beschlüssen gefordert wird, immer wieder auf die lange Bank geschoben wird?
2. Was ist das Ergebnis von Vorplanung und Nutzen-Kosten-Untersuchung, die laut Staatsregierung Mitte 2007 abgeschlossen sein sollten?
3. Was ist der Stand bei der Entwurfs- und der Genehmigungsplanung?
4. Wann wird nach Einschätzung der Staatsregierung mit den Baumaßnahmen begonnen?
5. Soll der Ausbau nach Auffassung bzw. Kenntnisstand der Staatsregierung in örtlich gestaffelten Stufen (Westkopf Pasing, Pasing – Puchheim, Puchheim – FFB, FFB – Buchenau) erfolgen und ist von der Idee eines erst mal nur dreigleisigen Ausbaus zwischen Pasing und Eichenau endgültig abgegangen worden?
6. Wann sind nach Auffassung der Staatsregierung die Ausbaumaßnahmen bzw. die abschnittswisen Ausbaumaßnahmen fertiggestellt und wann ist deren Inbetriebnahme möglich?
7. Ist weiterhin vorgesehen, bei viergleisigem Ausbau ein Gleis nördlich und ein Gleis südlich der bestehenden Gleise zu verlegen und dann den Verkehr im Richtungsbetrieb zu organisieren?
8. Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung für den vorgesehenen Ausbau zwischen Pasing und Buchenau?

## Antwort

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

vom 19.06.2008

Die Bayerische Staatsregierung misst der Entwicklung des Münchner S-Bahn-Netzes eine hohe Priorität bei. Dies wird auch dadurch zum Ausdruck gebracht, dass der Freistaat Planungen durch die DB AG bzw. selbst erstellen lässt. Zu diesen Aktivitäten zählt auch der Ausbau der S 8 (West) zwischen Pasing und Buchenau.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die Vorhaltung und der Ausbau von Schieneninfrastruktur bleibt Aufgabe des Bundes. Der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr hat die Notwendigkeit des Streckenausbau zwischen Pasing und Buchenau gegenüber dem Bund wiederholt und mit Nachdruck eingefordert. Dennoch waren Bund und DB AG nicht bereit, entsprechende Planungen für den Streckenausbau durchzuführen. Lediglich eine Konzeptentwicklung mit einer ersten groben Kostenschätzung wurde in den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts durch die DB AG erstellt.

2004 wurde auf Initiative des Freistaates mit der DB AG eine Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern geschlossen. Der § 8 der Rahmenvereinbarung definiert die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen (u. a. auch den Streckenausbau auf der S 8 West) für die Münchner S-Bahn.

Um den Ausbau der S 8 (West) inhaltlich voranzubringen, wurde im Jahr 2006 mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG eine Planungsvereinbarung geschlossen. Diese verpflichtet die Bahn, die Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich des Genehmigungsverfahrens durchzuführen. Der Freistaat stellt hierzu die Finanzierung sicher.

Die politische Verantwortung für die bestehende Unterfinanzierung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur liegt beim Bund. Die Bayerische Staatsregierung kann daher nicht für Verzögerungen bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahmen in die Pflicht genommen werden.

Zu 2.:

Im Juli 2007 wurden durch die DB AG die Vorplanungsergebnisse präsentiert. Zusammengefasst zeigt sich, dass der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Buchenau technisch anspruchsvoll, aber machbar ist. Für den rund 20 km langen Streckenausbau hat die DB AG Baukosten (einschließlich Planungskosten) von rund 490 Mio. € ermittelt.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) steht noch aus. Dies begründet sich daraus, dass der Bund die Verfahrensabläufe innerhalb der NKU überarbeitet hat und die zu bewertenden Maßnahmen jetzt mit dem Prognosehorizont 2020 (vorher 2015) zu berechnen sind.

Die Fortschreibung des Prognosehorizonts ist mit zusätzlichem Aufwand verbunden. Um die NKU für den Ausbau zwischen Pasing und Buchenau nach den aktuellen Maßgaben des Bundes rechnen zu können, muss vorab die 2. S-Bahn-Stammstrecke auf Basis des neuen NKU-Verfahrens volkswirtschaftlich bewertet werden. Die Ergebnisse werden vsl. erst in der zweiten Jahreshälfte 2008 vorliegen. Im Anschluss ist die Bewertung des Ausbaus der S 8 (West) vorgesehen.

Zu 3.:

Mit den Ergebnissen der Vorplanung musste die Bahn interne Gremienbeschlüsse einholen. Diese Vorgänge waren deutlich zeitintensiver als von der Bahn vorgesehen, sodass sich der Planungsfortgang um rund ein  $\frac{3}{4}$  Jahr verzögert hat.

Zu 4.:

Der Beginn der Baumaßnahmen für den viergleisigen Ausbau zwischen Pasing und Buchenau kann derzeit nicht benannt werden. Vor allem die Dauer des Planfeststellungsverfahrens ist bei einer solchen Maßnahme und den damit einhergehenden Betroffenheiten nicht vorhersehbar.

Zu 5.:

Die Aufrechterhaltung des Zugbetriebs bedingt abschnittsweises Bauen. Daher sind Baustufen und Teilbetriebnahmen vorgesehen. Ein dreigleisiger Ausbau wurde im Rahmen der Vorplanungen durch die DB AG geprüft. Es wurde dabei herausgearbeitet, dass bei einer dreigleisigen Infrastruktur die Streckenleistungsfähigkeit im Vergleich zur Viergleisigkeit um die Hälfte sinkt. Im Gegenzug jedoch kann der Infrastrukturaufwand nur um rund 25% bis 30% gesenkt werden. Damit wurde durch die DB AG die Priorität auf den viergleisigen Ausbau gesetzt. Ein dreigleisiger Ausbau als Zwischenstufe wird vor diesem Hintergrund von der DB AG nicht als zielführend erachtet.

Zu 6.:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Auch bei einem stufenweisen Ausbau muss zuvor ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt sein, dessen Abschluss nicht belastbar bestimmbar ist.

Zu 7.:

Ja, die bisherigen Planungen haben die Überlegungen für einen Richtungsbetrieb bestätigt.

Zu 8.:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.