



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 24.02.2015

2. S-Bahn-Tunnel VIII – Netzer ergänzende Maßnahmen – Projektfinanzierung und Projektrealisierung

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie ist der weitere Zeitplan für die einzelnen „netzer ergänzenden Maßnahmen“ in Jahresschritten mit Angabe des angestrebten Inbetriebnahmejahres je „netzer ergänzender Maßnahme“ im Zuge des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“?
2. Wie hoch sind die prognostizierten Investitionskosten für diese einzelnen „netzer ergänzenden Maßnahmen“ gemäß jeweils jüngster Kostenschätzung mit Angabe des jeweiligen Jahres?
3. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für diese „netzer ergänzenden Maßnahmen“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse würden im Falle einer Fortführung des GVFG nach 2019 noch in Anspruch genommen werden (Angabe der GVFG-Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren GVFG-Zuschussbedarfes)?
4. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus welchen weiteren staatlichen Finanzierungstöpfen für diese „netzer ergänzenden Maßnahmen“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wieviel Zuschüsse wären nach 2019 noch erforderlich (Angabe der Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren Zuschussbedarfes)?
5. In welcher Höhe beteiligen sich der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Bahn, die Landeshauptstadt München, der Flughafen München und ggf. weitere (zu nennende) Projektpartner an den Investitionskosten dieser „netzer ergänzenden Maßnahmen“ (Angabe der Höhe der finanziellen Beteiligung der aufgeführten Beteiligten einzeln und insgesamt)?
6. Werden für diese „netzer ergänzenden Maßnahmen“ Regionalisierungsmittel und/oder SPNV-Pönalegelder verwendet, und wenn ja, in welcher Höhe (Angabe der Höhe der Regionalisierungsmittel/SPNV-Pönalegelder für dieses Projekt)?
7. Wie hoch ist der berücksichtigte finanzielle Risikopuffer dieser „netzer ergänzenden Maßnahmen“ und welche Risiken berücksichtigt dieser (Angabe der finanziellen Höhe

des Risikopuffers und Nennung der darin berücksichtigten Risiken)?

8. Um wie viel S-Bahneinheiten der Baureihe ET423 ist die aktuelle Abstellkapazität am S-Bahnhof Herrsching geringer als vor dessen barrierefreiem Ausbau und wie wirkt sich dies betrieblich bzw. umlauftechnisch aus?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 14.08.2015

Die Schriftliche Anfrage wird unter Hinzuziehung einer Stellungnahme der Deutschen Bahn wie folgt beantwortet:

1. Wie ist der weitere Zeitplan für die einzelnen „netzer ergänzenden Maßnahmen“ in Jahresschritten mit Angabe des angestrebten Inbetriebnahmejahres je „netzer ergänzender Maßnahme“ im Zuge des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“?

Die folgenden sieben netzer ergänzenden Maßnahmen sind im Projekt 2. Stammstrecke München enthalten:

- NeM 07 zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben
- NeM 08 zweites Gleis St. Koloman
- NeM 13 Abzweigstelle Westkreuz
- NeM 16 Wendegleis Weßling
- NeM 17 zweites Gleis Steinebach – Seefeld-Hechendorf
- NeM 18 LZB Pasing
- NeM 23 140 km/h zum Flughafen

Ein Teil der netzer ergänzenden Maßnahmen (NeM 07, NeM 13, NeM 16, NeM 18 und NeM 23) ist auch Bestandteil des von der Staatsregierung beschlossenen 13-Punkte-Sofortprogramms „Qualität im Münchner S-Bahn-System“. Diese fünf Maßnahmen werden von der Deutschen Bahn vorrangig geplant und sollen einer vorzeitigen Realisierung zugeführt werden.

Verlässliche Aussagen zu Zeitplänen können jedoch erst nach Vorliegen rechtskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse getroffen werden.

2. Wie hoch sind die prognostizierten Investitionskosten für diese einzelnen „netzer ergänzenden Maßnahmen“ gemäß jeweils jüngster Kostenschätzung mit Angabe des jeweiligen Jahres?

Im Spitzengespräch vom November 2012 wurde bei den netzer ergänzenden Maßnahmen auf Grundlage einer unterstellten Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke bis 2019 von folgenden gerundeten Investitionskosten ausgegangen:

- NeM 07 zusätzlicher Bahnsteig
Markt Schwaben: 10,8 Mio. €

- NeM 08 zweites Gleis St. Koloman: 29,9 Mio. €
- NeM 13 Abzweigstelle Westkreuz: 18,6 Mio. €
- NeM 16 Wendegleis Weßling: 15,1 Mio. €
- NeM 17 zweites Gleis Steinebach – Seefeld-Hechendorf: 29,6 Mio. €
- NeM 18 LZB Pasing: 9,8 Mio. €
- NeM 23 140 km/h zum Flughafen: 3,5 Mio. €

3. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für diese „netzergänzenden Maßnahmen“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wieviel Zuschüsse würden im Falle einer Fortführung des GVFG nach 2019 noch in Anspruch genommen werden (Angabe der GVFG-Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren GVFG-Zuschussbedarfes)?

Aussagen zur Finanzierung können erst auf Grundlage der zwischen Deutscher Bahn und Freistaat vereinbarten sachgerechten Kostenermittlung im Zusammenhang mit der Entscheidung der Staatsregierung über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke erwartet werden.

4. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus welchen weiteren staatlichen Finanzierungstöpfen für diese „netzergänzenden Maßnahmen“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse wären nach 2019 noch erforderlich (Angabe der Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren Zuschussbedarfes)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. In welcher Höhe beteiligen sich der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Bahn, die Landeshauptstadt München, der Flughafen München und ggf. weitere (zu nennende) Projektpartner an den Investitionskosten dieser „netzergänzenden Maßnahmen“ (Angabe der Höhe der finanziellen Be-

teiligung der aufgeführten Beteiligten einzeln und insgesamt)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Werden für diese „netzergänzenden Maßnahmen“ Regionalisierungsmittel und/oder SPNV-Pönalegelder verwendet, und wenn ja, in welcher Höhe (Angabe der Höhe der Regionalisierungsmittel/SPNV-Pönalegelder für dieses Projekt)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Wie hoch ist der berücksichtigte finanzielle Risikopuffer dieser „netzergänzenden Maßnahmen“ und welche Risiken berücksichtigt dieser (Angabe der finanziellen Höhe des Risikopuffers und Nennung der darin berücksichtigten Risiken)?

Für mögliche Risiken im Gesamtprojekt der 2. Stammstrecke haben Freistaat und Deutsche Bahn ein Risikobudget in Höhe von 500 Mio. € vereinbart. Da mögliche Risiken und deren Bewertung im Rahmen des Planungsfortgangs Veränderungen unterliegen, kann davon ausgegangen werden, dass ein Anteil von etwa 85 % bis 95 % des Risikobudgets für den Stammstreckenbereich und der übrige Anteil für die netzergänzenden Maßnahmen vorgehalten wird.

8. Um wie viel S-Bahneinheiten der Baureihe ET423 ist die aktuelle Abstellkapazität am S-Bahnhof Herrsching geringer als vor dessen barrierefreiem Ausbau und wie wirkt sich dies betrieblich bzw. umlauftechnisch aus?

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus des S-Bahn-Endbahnhofs Herrsching wurde nach Aussagen der Deutschen Bahn die dortige Abstellkapazität in Abstimmung mit DB Regio (S-Bahn München) von 15 auf 14 Abstellplätze für S-Bahn-Triebzüge reduziert. Die weggefallene Abstellposition war allerdings kein vollwertiger Abstellplatz, weil keine Aufstiegshilfen und Rangierwege für die Triebfahrzeugführer vorhanden waren.

