



Schriftliche Anfrage

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

2. S-Bahn-Tunnel VII – Netzer ergänzende Maßnahmen – Infrastrukturkonzept

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche „netzer ergänzenden Maßnahmen“ zum Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ sind aktuell noch geplant?
2. Warum hat man bei den „netzer ergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau Weßling – Herrsching auf den Bereich Steinebach – Seefeld-Hechendorf zurückgenommen bzw. nicht in die „netzer ergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit zwischen Weßling und Steinebach die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?
3. Warum hat man bei den „netzer ergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau Giesing – Höhenkirchen-Siegertsbrunn zurückgenommen bzw. nicht in die „netzer ergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit zwischen Giesing und Kreuzstraße die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?
4. Warum hat man bei den „netzer ergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau Markt Schwaben – Ottenhofen und den viergleisigen Ausbau Berg am Laim – Markt-Schwaben zurückgenommen bzw. nicht in die „netzer ergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit bzw. Viergleisigkeit die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?
5. Warum hat man bei den „netzer ergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau eigener S-Bahngleise zwischen Dachau – Hebertshausen bzw. Röhrmoos – Petershausen zurückgenommen bzw. nicht in die „netzer ergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?
6. Warum hat man bei den „netzer ergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgese-

henen zweigleisigen Ausbau eigener S-Bahngleise zwischen Maisach – Mammendorf zurückgenommen bzw. nicht in die „netzer ergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?

7. Warum hat man bei den „netzer ergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen viergleisigen Ausbau München Neulustheim – Lohhof zurückgenommen bzw. nicht in die „netzer ergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Viergleisigkeit die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?
8. Zu welchem Jahresfahrplan ist eine Verlängerung der S-Bahnsteige auf den Streckenabschnitten Großhesselohe Isartalbahn – Wolfratshausen (S7-West), Dürnhaar – Kreuzstraße (S7-Ost) und Ottenhofen – Erding (S2-Ost) von 140 m (Vollzug, 2 Einheiten) auf 210 m (Langzug, 3 Einheiten) vorgesehen, um auf diesen Abschnitten die Platzzahl je S-Bahnfahrt um jeweils +50 % steigern zu können?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 14.08.2015

1. Welche „netzer ergänzenden Maßnahmen“ zum Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ sind aktuell noch geplant?

Die folgenden sieben netzer ergänzenden Maßnahmen (NeM) 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.

2. Warum hat man bei den „netzer ergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau Weßling – Herrsching auf den Bereich Steinebach – Seefeld-Hechendorf zurückgenommen bzw. nicht in die „netzer ergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit zwischen Weßling und Steinebach die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?

Den prognostizierten verkehrlichen Bedürfnissen Rechnung tragend, sieht das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung eine Angebotsentwicklung mit deutlich verdichtetem Fahrtenangebot bei der S-Bahn München vor, deren betriebsstabile Umsetzung ein zweites Gleis zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf als netzergänzende Maßnahme erfordert. Ein darüber hinausgehender Streckenausbau kann weder verkehrlich noch betrieblich begründet werden. Die Aussage, dass sich mit dem zweigleisigen Ausbau zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf nur unwesentliche Verbesserungen der Betriebsstabilität ergeben, ist fachlich nicht nachvollziehbar.

3. Warum hat man bei den „netzergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau Giesing – Höhenkirchen-Siegertsbrunn zurückgenommen bzw. nicht in die „netzergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit zwischen Giesing und Kreuzstraße die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?

Das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung sieht entsprechend den prognostizierten verkehrlichen Bedürfnissen eine Angebotsentwicklung bei der S-Bahn München vor, welche zunächst keinen zweigleisigen Ausbau zwischen Giesing und Höhenkirchen-Siegertsbrunn erfordert. Bei entsprechender verkehrlicher Entwicklung besteht im Rahmen der schrittweisen Realisierung des Bahnknoten-Konzeptes die Perspektive, das Fahrtenangebot auf der S7 zu verdichten. Hierfür wäre dann zumindest abschnittsweise die Strecke der S7 zweigleisig auszubauen.

4. Warum hat man bei den „netzergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau Markt Schwaben – Ottenhofen und den viergleisigen Ausbau Berg am Laim – Markt-Schwaben zurückgenommen bzw. nicht in die „netzergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit bzw. Viergleisigkeit die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?

Das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung sieht ein deutlich verbessertes Fahrtenangebot auf Basis der Bestandsinfrastruktur zwischen Berg am Laim und Erding zuzüglich der netzergänzenden Maßnahmen „zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben“ (NeM 07) und „zweites Gleis St. Koloman“ (NeM 08) vor. Das verbesserte Fahrtenangebot kann mit wesentlich erhöhter Betriebsstabilität dargestellt werden.

Darüber hinaus misst die Staatsregierung der Realisierung der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zu der auch der viergleisige Ausbau zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben gehört, hohen Stellenwert bei. Dieses Projekt liegt jedoch in der Verantwortung des Bundes. Derzeit lässt der Bund den Bundesverkehrswegeplan neu erstellen. Der Freistaat drängt darauf, dass der Bund die finanziellen Voraussetzungen für die Realisierung der ABS 38 schafft. Damit können dann auch weitergehende Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr einschließlich der S-Bahn ermöglichen werden.

5. Warum hat man bei den „netzergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau eigener S-Bahngleise zwischen Dachau – Hebertshausen bzw. Röhrmoos – Petershausen zurückgenommen bzw. nicht in die „netzergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?

Das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung sieht ein Angebotskonzept bei der S-Bahn München vor, welches zunächst mit der zwischen Dachau und Petershausen vorzufindenden Infrastruktur ermöglicht werden kann. Diese kann auch mit der gebotenen Betriebsstabilität dargestellt werden.

Bei entsprechender verkehrlicher Entwicklung besteht im Rahmen der schrittweisen Realisierung des Bahnknoten-Konzeptes die Perspektive, das Fahrtenangebot auf der S2 zu verdichten. Hierfür wäre dann zumindest teilweise ein Ausbau der Streckeninfrastruktur zwischen Dachau und Petershausen notwendig.

6. Warum hat man bei den „netzergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau eigener S-Bahngleise zwischen Maisach – Mammendorf zurückgenommen bzw. nicht in die „netzergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Zweigleisigkeit die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?

Das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung sieht eine Angebotsentwicklung bei der S-Bahn München vor, welche zunächst mit der zwischen Maisach und Mammendorf vorzufindenden Infrastruktur ermöglicht werden kann. Diese kann auch mit der gebotenen Betriebsstabilität dargestellt werden.

Bei entsprechender verkehrlicher Entwicklung besteht im Rahmen der schrittweisen Realisierung des Bahnknoten-Konzeptes die Perspektive, das Fahrtenangebot auf der S3 westlich von Maisach zu verdichten. Hierfür wäre dann zumindest teilweise ein Ausbau der Streckeninfrastruktur zwischen Maisach und Mammendorf notwendig.

7. Warum hat man bei den „netzergänzenden Maßnahmen“ den bereits von der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen viergleisigen Ausbau München Neulustheim – Lohhof zurückgenommen bzw. nicht in die „netzergänzenden Maßnahmen“ mit aufgenommen, wenn bereits jetzt zu erwarten ist, dass aufgrund der fehlenden Viergleisigkeit die Betriebsstabilität nur unwesentlich verbessert werden kann?

Das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung sieht ein deutlich verbessertes Fahrtenangebot auf Basis der Bestandsinfrastruktur zwischen Neulustheim und Lohhof vor.

Die Staatsregierung hat im Zuge der aktuellen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans den Ausbaubedarf der Schieneninfrastruktur für den Korridor München – Neufahrn – Freising angemeldet. Der Bund lässt derzeit alle eingegangenen Projektvorschläge gutachterlich bewerten, um zu entscheiden, welche Projekte in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Auch die Entscheidung bezüglich der Zuordnung eines Projektes zu

bestimmten Dringlichkeitsstufen liegt beim Bund. Bei entsprechender Berücksichtigung durch den Bund wären dann weitergehende Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr einschließlich der S-Bahn Richtung Freising/Flughafen möglich.

8. Zu welchem Jahresfahrplan ist eine Verlängerung der S-Bahnsteige auf den Streckenabschnitten Großhesselohe Isartalbahn – Wolfratshausen (S7-West), Dürnhaar – Kreuzstraße (S7-Ost) und Ottenhofen – Erding (S2-Ost) von 140 m (Vollzug, 2 Einheiten) auf 210 m (Langzug, 3 Einheiten) vorgesehen, um auf diesen Abschnitten die Platzzahl je S-Bahnfahrt um jeweils +50 % steigern zu können?

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Nachfrage besteht auf den Ästen der S7 südlich von Großhesselohe Isartalbahn und Höhenkirchen-Siegertsbrunn kein Bedarf für den Einsatz von Langzügen, sodass eine Notwendigkeit der Verlängerung der Bahnsteige auf 210 m derzeit nicht erkennbar ist.

Bei der S2-Ost ist seitens des Freistaates vorgesehen, zusammen mit der Deutschen Bahn zu prüfen, ob und zu welchem Zeitpunkt eine Bahnsteigverlängerung auf 210 m zwischen Markt Schwaben und Erding sinnvoll erscheint.