



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Herbert Kränzlein, Florian von Brunn SPD**
vom 16.02.2017

Entwicklung des S-Bahn-Systems München

Die nun endlich getroffene Entscheidung zum Bau der 2. Stammstrecke bildet das Herzstück des Ausbaus des S-Bahn-Systems München. Gleichzeitig sind jedoch eine Reihe von weiteren Maßnahmen nötig, um die zukünftige Entwicklung des Schienenverkehrs in dieser Region voranzubringen. Leider sind durch Aussagen von Staatsminister Joachim Herrmann bezüglich der (teilweisen) Rücknahme des 13-Punkte-Sofortprogramms weitere Unklarheiten aufgetaucht.

Daher fragen wir die Staatsregierung:

1. a) Bei welchen Bahnhöfen, die bis 2018 barrierefrei ausgebaut werden sollen (Buchenau/Obb., Erdweg, Feldkirchen, Grafing Bahnhof, Heimstetten, Höllriegelskreuth, Kleinberghofen, Lohhof, Markt Schwaben, München St. Martin-Straße, München Perlach, Poing, Schwabhausen b. Dachau und Weßling) sind die notwendigen Baumaßnahmen bereits abgeschlossen?
b) Werden die Bahnhöfe aus der Liste, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind, in der vorgegebenen Zeit fertiggestellt?
c) Wenn nein, warum nicht?
2. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand bei den Bahnhöfen (Ebenhausen-Schäftlarn, Eching, Eichenau, Feldafing, Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Grafrath, Großhesselohe Isartalbahn, Hohenbrunn, München Leuchtenbergring, München-Aubing, München-Daglfing, München Engelschalking, München-Johanneskirchen, Neugilching, Puchheim, Seefeld-Hechendorf, Starnberg, Stockdorf, Türkenfeld, Wächterhof), die bis 2023 barrierefrei ausgebaut werden sollen (aufgelistet nach Bahnhof)?
b) Geht die Staatsregierung davon aus, dass bei dem momentanen Planungsstand die Zeitvorgabe zum barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe bis 2023 eingehalten werden kann?
c) Wenn nein, warum nicht?
3. a) Wie werden die Kommunen an der zu erstellenden Prioritätenliste für den Ausbau des S-Bahn-Systems München beteiligt?
b) Wie wird die Priorisierung der verschiedenen Projekte vorgenommen?
c) Welche öffentlichen Verkehrsmittel sollen aus Sicht der Staatsregierung angesichts des starken Wachstums von München und dem Umland die Lücke bis zur

Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke und der anderen Projekte schließen?

4. a) In welchem Stadium befinden sich die Projekte des bisher gültigen 13-Punkte-Sofortprogramms Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) Pasing, zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben, Wendegleis Weßling, Ausbau Flughafenstrecke, Sendlinger Spange, Verlängerung der S7, Linie A, Neufahrner Kurve, Lückenschluss Erding und Walpertskirchener Spange)?
b) Wie werden die bisherigen Projekte des 13-Punkte-Sofortprogramms (LZB Pasing, zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben, Wendegleis Weßling, Ausbau Flughafenstrecke, Sendlinger Spange, Verlängerung der S7, Linie A, Neufahrner Kurve, Lückenschluss Erding und Walpertskirchener Spange) in die neue Prioritätenliste aufgenommen?
5. a) Wie weit sind die Planungen für den S-Bahn-Südring vorangeschritten?
b) Bleibt es bei den bisher vorgesehenen Haltestellen (Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz) auf dem Südring?
c) Welche S-Bahnen sollen den neu geschaffenen Südring nutzen?
6. a) Wie weit sind die bisherigen Planungen für den S-Bahn-Nordring vorangeschritten?
b) Gibt es bereits Verhandlungen mit BMW bezüglich weiterer Unterstützung bei der Umsetzung des Nordrings, wie es in dem Artikel „BMW hilft beim S-Bahn Nordring“ der Süddeutschen Zeitung vom 21.04.2016 angedeutet wird?
c) Welche S-Bahnen sollen den neu geschaffenen Nordring nutzen?
7. a) Wie weit sind die Vorplanungen für den dreigleisigen Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau vorangeschritten?
b) Gibt es Überlegungen, den dreigleisigen Ausbau der S4 bis zum Bahnhof Buchenau später fortzuführen?
c) Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass der dreigleisige Ausbau der S4 – westlicher Abschnitt – zumindest zeitgleich, besser früher, als der Bau der 2. Stammstrecke zu erfolgen hat?
8. a) Kann die Deutsche Bahn durch das Betreiben der S-Bahn München nach Kenntnis der Staatsregierung einen Gewinn erwirtschaften?
b) Wenn ja, ist aus Sicht der Staatsregierung das Verhältnis zwischen Gewinnerwirtschaftung und Erhaltungs- bzw. Modernisierungsinvestitionen durch die DB am S-Bahn-Netz vertretbar?
c) Wenn nein, welche Maßnahmen sind aus Sicht der Staatsregierung zu ergreifen, um die S-Bahn München schnell leistungsfähiger zu machen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 26.04.2017

1. a) **Bei welchen Bahnhöfen, die bis 2018 barrierefrei ausgebaut werden sollen (Buchenau/Obb., Erdweg, Feldkirchen, Grafing Bahnhof, Heimstetten, Höllriegelskreuth, Kleinberghofen, Lohhof, Markt Schwaben, München St. Martin-Straße, München Perlach, Poing, Schwabhausen b. Dachau und Weßling) sind die notwendigen Baumaßnahmen bereits abgeschlossen?**

Die Bahnhöfe Erdweg, Kleinberghofen und Schwabhausen b. Dachau wurden mit Abschluss der Elektrifizierung der Linie A (jetzt S2) im Dezember 2014 barrierefrei ausgebaut.

- b) **Werden die Bahnhöfe aus der Liste, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind, in der vorgegebenen Zeit fertiggestellt?**

Laut Deutscher Bahn (DB) als Maßnahmenträgerin sind derzeit folgende Fertigstellungstermine vorgesehen:

2017: Höllriegelskreuth, München Perlach

2018: Lohhof, München St.-Martin-Straße

2019: Grafing Bahnhof (Bf), Heimstetten, Feldkirchen, Poing

2020: Buchenau

2021: Markt Schwaben

2023: Weßling

- c) **Wenn nein, warum nicht?**

Die Verschiebung einzelner Projekte (Grafing Bf, Heimstetten, Feldkirchen, Poing und Buchenau) auf 2019 bzw. 2020 ermöglichen die Bündelung mit ohnehin anstehenden Baumaßnahmen. Hierdurch werden Gleis- und Streckensperren mit entsprechendem Schienenersatzverkehr und Behinderungen für die Fahrgäste reduziert.

Zudem ist zu Buchenau anzumerken, dass die Fertigstellung des barrierefreien Ausbaus bis 2020 unter Vorbehalt steht, da dort auf Wunsch der Kommune noch umfangreiche Umplanungen vorgenommen werden.

Bei den Stationen Weßling und Markt Schwaben waren zeitliche Anpassungen erforderlich, da die Planungen der Netzergänzenden Maßnahmen im Projekt 2. Stammstrecke und die Planungen zum barrierefreien Ausbau aufeinander abzustimmen waren.

2. a) **Wie ist der aktuelle Planungsstand bei den Bahnhöfen (Ebenhausen-Schäftlarn, Eching, Eichenau, Feldafing, Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Grafing, Großhesselohe Isartalbahnhof, Hohenbrunn, München Leuchtenbergring, München-Aubing, München-Daglfing, München Engelschalking, München-Johanneskirchen, Neugilching, Puchheim, Seefeld-Hechendorf, Starnberg, Stockdorf, Türkenfeld, Wächterhof), die bis 2023 barrierefrei ausgebaut werden sollen (aufgelistet nach Bahnhof)?**

Folgende Stationen sind im Bayerischen Aktionsprogramm für Barrierefreie Stationsinfrastruktur 2021 (BABS I 21) enthalten und sollen von der DB bis 2021 barrierefrei ausgebaut werden:

Gilching-Argelsried, Puchheim und Stockdorf.

Für folgende Stationen sollen im Rahmen von BABS I 21 Planungen von der DB angefertigt werden:

Eichenau, München Leuchtenbergring, München-Aubing, München-Daglfing, München-Engelschalking und München-Johanneskirchen.

Die übrigen aufgeführten Stationen sind nicht in BABS I 21 enthalten, d. h. es gibt derzeit noch keine Planungsaktivitäten.

- b) **Geht die Staatsregierung davon aus, dass bei dem momentanen Planungsstand die Zeitvorgabe zum barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe bis 2023 eingehalten werden kann?**

- c) **Wenn nein, warum nicht?**

Für den Bereich der Bahnhöfe ist gemäß Grundgesetz der Bund für die Finanzierung der Ausbaumaßnahmen zuständig, zudem ist die bundeseigene DB AG Eigentümerin der Stationen. Die Mitwirkungsmöglichkeiten des Freistaats beschränken sich auf eine freiwillige finanzielle Förderung des barrierefreien Ausbaus. Bis wann welcher Abdeckungsgrad beim barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen in Bayern generell bzw. im S-Bahn-Netz erreicht werden kann, liegt in der Verantwortung bzw. im Ermessen des Bundes. Die Staatsregierung wirkt jedoch beim Bund kontinuierlich auf eine Beschleunigung beim barrierefreien Ausbau der Stationen hin.

3. a) **Wie werden die Kommunen an der zu erstellenden Prioritätenliste für den Ausbau des S-Bahn-Systems München beteiligt?**

Die infrastrukturellen Maßnahmen sollen in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe (Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München, MVV¹-Verbundlandkreise, DB und weitere Fachstellen) thematisiert werden. Den Kommunen stehen hierzu die zuständigen Stellen in den jeweiligen Landratsämtern für Anregungen zur Verfügung.

- b) **Wie wird die Priorisierung der verschiedenen Projekte vorgenommen?**

Entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung, aber auch hinsichtlich ihrer bautechnischen Machbarkeit werden die Maßnahmen des Programms Bahnausbau Region München in eine sinnvolle und realistische Reihenfolge gebracht.

- c) **Welche öffentlichen Verkehrsmitteln, sollen aus Sicht der Staatsregierung angesichts des starken Wachstums von München und dem Umland die Lücke bis zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke und der anderen Projekte schließen?**

Mit Beginn des neuen S-Bahn-Vertrags im Dezember 2018 sollen im Rahmen des Möglichen Verbesserungen im Bedienangebot erzielt werden. Die vom Freistaat angestrebten Verbesserungen sind auch von den Verhandlungsergebnissen zum neuen S-Bahn-Vertrag abhängig.

Kleinere Fahrplan- bzw. Linienänderungen (z. B. Linientausch S4/S6) sorgen bereits zum kommenden Fahrplanwechsel 2017 für Verbesserungen im S-Bahn-System.

¹ MVV = Münchner Verkehrs- und Tarifverbund

4. a) In welchem Stadium befinden sich die Projekte des bisher gültigen 13-Punkte-Sofortprogramms Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) Pasing, zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben, Wendegleis Weßling, Ausbau Flughafenstrecke, Sendlinger Spange, Verlängerung der S7, Linie A, Neufahrner Kurve, Lückenschluss Erding und Walpertskirchener Spange)?

- LZB westlich Pasing – in Planung
- zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben – seit Sommer 2016 im Planfeststellungsverfahren
- Wendegleis Weßling – in Planung
- Fahrzeitverkürzung Flughafenstrecke – in Planung
- Sendlinger Spange – in Planung
- Verlängerung der S7 – derzeit Umplanung Bahnhofsbereich Wolfratshausen aufgrund Troglage
- Linie A – Inbetriebnahme Dezember 2014
- Neufahrner Kurve – in Bau, Inbetriebnahme vsl. Dezember 2018
- Lückenschluss Erding – teilweise im Planfeststellungsverfahren
- Walpertskirchener Spange – in Planung
- Ausbau Abzweigstelle Westkreuz – in Planung
- Erweiterung Abstellanlage Werk Steinhausen – Baurecht liegt vor; Verhandlungen zum Bau- und Finanzierungsvertrag
- Barrierefreier Stationsausbau – Hier darf auf die Antworten zu den Fragen 1 a, 1 b und 1 c verwiesen werden.

b) Wie werden die bisherigen Projekte des 13-Punkte-Sofortprogramms (LZB Pasing, zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben, Wendegleis Weßling, Ausbau Flughafenstrecke, Sendlinger Spange, Verlängerung der S7, Linie A, Neufahrner Kurve, Lückenschluss Erding und Walpertskirchener Spange) in die neue Prioritätenliste aufgenommen?

Der Entwurf des neuen Programms Bahnausbau Region München setzt auf den Maßnahmen des Bahnknoten-Konzeptes sowie des 13-Punkte-Sofortprogramms auf und fügt weitere derzeit diskutierte Maßnahmen hinzu (z. B. Nutzung des Nordrings für den Schienenpersonennahverkehr). Entsprechend ihrer verkehrlichen und eisenbahnbetrieblichen Bedeutung, aber auch hinsichtlich ihrer bautechnischen Machbarkeit, werden die Maßnahmen des Programms Bahnausbau Region München in eine sinnvolle und realistische Reihenfolge gebracht. Hierzu wird dem Landtag zeitnah berichtet.

5. a) Wie weit sind die Planungen für den S-Bahn-Südtring vorangeschritten?

Derzeit gibt es keine Grundlage für Planungen eines S-Bahn-Südtringes. Um den Regionalbahnhof an der Poccistraße voranzutreiben, hat sich der Freistaat dazu entschieden, die Vorplanungen zu finanzieren.

b) Bleibt es bei den bisher vorgesehenen Haltestellen (Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz) auf dem Südtring?

Die erweiterte Station Heimeranplatz soll im Rahmen der Ausbaumaßnahme „Sendlinger Spange“ realisiert werden. Darüber hinaus darf auf die Antwort zu Frage 5 a verwiesen werden.

c) Welche S-Bahnen sollen den neu geschaffenen Südtring nutzen?

Es darf auf die Antwort zu Frage 5 a verwiesen werden.

6. a) Wie weit sind die bisherigen Planungen für den S-Bahn-Nordring vorangeschritten?

Das von der Staatsregierung vorgesehene Programm Bahnausbau Region München wird auch die mögliche Nutzung des Nordrings durch den Schienenpersonennahverkehr berücksichtigen.

b) Gibt es bereits Verhandlungen mit BMW bezüglich weiterer Unterstützung bei der Umsetzung des Nordrings, wie es in dem Artikel „BMW hilft beim S-Bahn Nordring“ der Süddeutschen Zeitung vom 21.04.2016 angedeutet wird?

Über eine mögliche Nutzung des Nordrings durch den Schienenpersonenverkehr werden mit BMW Gespräche geführt.

c) Welche S-Bahnen sollen den neu geschaffenen Nordring nutzen?

Hierzu können aufgrund des frühen Planungsstadiums noch keine Angaben gemacht werden.

7. a) Wie weit sind die Vorplanungen für den dreigleisigen Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau vorangeschritten?

Die in der Verantwortung der DB durchgeführten Planungen für den Streckenausbau, die der Freistaat in erheblichem Umfang finanziert, werden derzeit weiter konkretisiert. Nach dem derzeitigen Stand kann mit einer Veröffentlichung der Planungen nicht vor dem Jahreswechsel 2017/18 gerechnet werden.

b) Gibt es Überlegungen, den dreigleisigen Ausbau der S4 bis zum Bahnhof Buchenau später fortzuführen?

Ein Bedarf, den dreigleisigen Ausbau der S4 West über Eichenau hinaus fortzuführen, ist derzeit nicht erkennbar.

c) Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass der dreigleisige Ausbau der S4 – westlicher Abschnitt – zumindest zeitgleich, besser früher, als der Bau der 2. Stammstrecke zu erfolgen hat?

Grundsätzlich begrüßt die Staatsregierung jede Infrastrukturmaßnahme, deren Bau bzw. Fertigstellung von der DB bereits während der Errichtung oder mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke fertiggestellt werden kann.

8. a) Kann die Deutsche Bahn durch das Betreiben der S-Bahn München nach Kenntnis der Staatsregierung einen Gewinn erwirtschaften?

Der Staatsregierung liegen hierzu keine Daten vor. Die DB macht zu der Ertragslage der S-Bahn München keine Angaben.

b) Wenn ja, ist aus Sicht der Staatsregierung das Verhältnis zwischen Gewinnerwirtschaftung und Erhaltungs- bzw. Modernisierungsinvestitionen durch die DB am S-Bahn-Netz vertretbar?

Es darf auf die Antwort zu Frage 8 a verwiesen werden. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass für die Erhaltungs- bzw. Modernisierungsinvestitionen die DB Netz AG zustän-

dig ist und nicht die DB Regio in Bayern, welche die vom Freistaat Bayern bestellten Leistungen auf den Münchner S-Bahn-Linien erbringt.

c) Wenn nein, welche Maßnahmen sind aus Sicht der Staatsregierung zu ergreifen, um die S-Bahn München schnell leistungsfähiger zu machen?

Es ist beabsichtigt, die Fahrzeugflotte bereits im Rahmen des ab 2018 geltenden Übergangsvertrages durch weitere Triebzüge der Baureihe ET 420 zu erweitern, um den steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden. Zudem werden von der Staatsregierung die Voraussetzungen geschaffen, damit von der DB Netz schnellstmöglich der notwendige Infrastrukturausbau vollzogen werden kann.