



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 02.02.2017

2. S-Bahn-Röhre Netzergänzende Maßnahmen

Im Mai 2001 wurden die Kosten des Projektes einer 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke mit 583 Mio. Euro beziffert, als Zeitpunkt der Inbetriebnahme wurde das Jahr 2010 benannt. Nach Bericht des Staatsministers des Innern, für Bau und Verkehr Joachim Herrmann am 22.11.2016 wird jetzt für die Inbetriebnahme das Jahr 2026 anvisiert, gleichzeitig wird behauptet, der als „plausibel und angemessen“ bewertete Finanzbedarf würde sich auf 3,84 Mrd. Euro belaufen, wovon etwa 660 Mio. Euro auf einen Risikozuschlag entfallen würden.

Von den zahlreichen sogenannten Netzergänzenden Maßnahmen, die im Laufe des Planungsverfahrens vom Projektträger als notwendig bezeichnet und deren Realisierung zeitgleich bzw. zeitnah mit der Realisierung der zweiten Röhre angekündigt worden war, sind mit den Wendegleisen im Bahnhof Weßling, dem zweigleisigen Ausbau zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf, dem niveaufreien Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz, dem zusätzlichen Bahnsteig im Bahnhof Markt Schwaben, dem zweigleisigen Ausbau zwischen St. Koloman und Markt Schwaben, der Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) für die S-Bahn im Bereich des Pasinger Bahnhofs und der Fahrzeitverkürzung zum Flughafen nur mehr sehr wenige nach der aktuell verkündeten Konzeption enthalten. Manche dieser in verschiedenen Planungsphasen enthaltenen sogenannten Netzergänzenden Maßnahmen firmieren jetzt in diversen Ankündigungen als eigenständige Projekte, beispielsweise im von der Staatsregierung im Mai 2012 verkündeten „13-Punkte-Sofortprogramm“.

Welche Bedeutung den Netzergänzenden Maßnahmen auch von der Genehmigungsbehörde beigemessen wurde, belegt folgende Passage im Planfeststellungsbeschluss: „Auch wurde von einigen Einwendern kritisiert, dass sich das derzeitige Problem der Verspätung und Störanfälligkeit lediglich auf zwei Tunnelröhren verteile. Das eigentliche Problem werde trotz Milliardenanfälligkeit nicht gelöst, da die Außenäste nicht zeitgleich ausgebaut würden. Diese Behauptung hat der Vorhabensträger wie folgt überzeugend widerlegt: Der Bau des Innenstadttunnels zwischen Laim und Ostbahnhof ist nur ein Teil der Gesamtmaßnahme 2. S-Bahn-Stammstrecke. In den Außenbereichen sind ca. 20 Maßnahmen (z.B. Bau von zweigleisigen Abschnitten) untersucht (diese sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung). Diese Ausbaumaßnahmen, sogenannte Netzergänzende Maßnahmen, sind für die Abwicklung des zukünftigen Verkehrsangebotes betrieblich notwendig. Somit reduziert sich auch die Störanfälligkeit des gesamten S-Bahn-Systems.“ Zitiert aus dem Planfeststellungsbeschluss

das Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, für das Vorhaben Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt 1, München 09.06.2015, S.184 f. Bei dem Wort „Milliardenanfälligkeit“ handelt es sich wahrscheinlich um einen Druckfehler, gemeint ist wohl Milliardeninvestition.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Sind nach Einschätzung der Staatsregierung die Netzergänzenden Maßnahmen weiterhin wichtig im Hinblick auf die Verbesserung der Betriebs- und/oder der Bedienungsqualität der Münchner S-Bahn (Angaben bitte jeweils getrennt nach den Projekten a) zusätzliches Wendegleis in Maisach, b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf, e) zusätzliches Wendegleis in Gauting, f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing, h) zusätzliches Wendegleis in Aying, i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgемöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?
2. Wenn ja, wann sollen sie realisiert werden (Angaben bitte jeweils getrennt nach den Projekten a) zusätzliches Wendegleis in Maisach, b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf, e) zusätzliches Wendegleis in Gauting, f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing, h) zusätzliches Wendegleis in Aying, i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgемöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?
3. Aus welchen Mitteln sollen sie finanziert werden (Angaben bitte jeweils getrennt nach den Projekten a) zusätzliches Wendegleis in Maisach, b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf, e) zusätzliches Wendegleis in Gauting, f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing, h) zusätzliches Wendegleis in Aying, i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgемöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?

*Berichtigung wegen Schreibfehler oder ähnlicher offener Unrichtigkeiten.

freier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?

4. Wenn nein, aus welchen Gründen ist ihre Realisierung entbehrlich und wie bewertet die Staatsregierung die Entbehrlichkeit im Kontext mit der oben zitierten Passage aus dem Planfeststellungsbeschluss (Angaben bitte jeweils getrennt nach den Projekten a) zusätzliches Wendegleis in Maisach, b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf, e) zusätzliches Wendegleis in Gauting, f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing, h) zusätzliches Wendegleis in Aying, i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 30.06.2017

1. Sind nach Einschätzung der Staatsregierung die Netzergänzenden Maßnahmen weiterhin wichtig im Hinblick auf die Verbesserung der Betriebs- und/oder der Bedienungsqualität der Münchner S-Bahn (Angaben bitte jeweils getrennt nach den Projekten a) zusätzliches Wendegleis in Maisach, b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf, e) zusätzliches Wendegleis in Gauting, f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing, h) zusätzliches Wendegleis in Aying, i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?

Nach dem Aus für den Transrapid musste die Anbindung des Flughafens München über das klassische Rad-Schiene-System weiterverfolgt werden. Dies hatte auch zur Folge, dass die Planungen für die 2. Stammstrecke grundlegend anzupassen waren, um eine schnelle und attraktive Verbindung aus der Münchner Innenstadt zum Flughafen ermög-

lichen zu können. Diese Umplanungen haben neben den notwendigen Anpassungen an der 2. Stammstrecke selbst auch den Bedarf an sieben sogenannten Netzergänzenden Maßnahmen (NeM) ermittelt. Um mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke das dann vorgesehene Fahrplanangebot der S-Bahn ermöglichen zu können, sind die folgenden sieben NeM wichtiger Bestandteil des Gesamtprojektes:

- Markt Schwaben – zusätzlicher S-Bahnsteig,
- St. Koloman – zweigleisiger Abschnitt,
- Westkreuz – niveaufreier Ausbau,
- Weßling – zusätzliches Wendegleis,
- Steinebach – Seefeld-Hechendorf – zweigleisiger Abschnitt,
- Pasing – Erweiterung Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB),
- Fahrzeitverkürzung Flughafen.

Diese sieben NeM sind zusammen mit der 2. Stammstrecke Voraussetzung, dass die Betriebs- und Bedienungsqualität der Münchner S-Bahn verbessert werden kann.

Die in der Frage aufgezählten Maßnahmen sind keine Netzergänzenden Maßnahmen für das Projekt 2. Stammstrecke. Im Einzelnen kann zu den in der Frage aufgezählten Maßnahmen gesagt werden:

- a) zusätzliches Wendegleis in Maisach:
Das mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Fahrplanangebot auf der S 3 bedingt kein zusätzliches Wendegleis in Maisach. Das Wendegleis ist damit unabhängig von der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke.
- b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring:
Die Zugfolgeverkürzung im Bereich Leuchtenbergring ist Bestandteil der Planungen für die 2. Stammstrecke und wird daher nicht mehr als eigenständige NeM geführt.
- c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau:
Aufgrund des mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke nahezu unveränderten Fahrplanangebotes auf der S 2 sind zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau derzeit nicht wichtig.
- d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf:
Das mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Fahrplanangebot auf der S 4 setzt keinen Umbau des Bahnhofs Geltendorf voraus.
- e) zusätzliches Wendegleis in Gauting:
Das mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Fahrplanangebot auf der S 6 erfordert kein zusätzliches Wendegleis in Gauting.
- f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen:
Die Maßnahme wird als eigenständiges Projekt realisiert und ist eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Betriebsqualität der S-Bahn München.
- g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing:
Mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Tutzing und der damit einhergehenden geänderten Gleisnutzung von Regional- und S-Bahnen ist für das mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Fahrplanangebot auf der S 6 kein zusätzliches Wendegleis in Tutzing erforderlich.
- h) zusätzliches Wendegleis in Aying:
Aufgrund des mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke nahezu unveränderten Fahrplanangebotes auf der S 7 steht ein zusätzliches Wendegleis in Aying derzeit in keinem Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke.
- i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach:
Aufgrund des mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstre-

cke nahezu unveränderten Fahrplanangebotes auf der S7 ist ein Bedarf für einen zweigleisigen Ausbau Giesing – Perlach derzeit nicht gegeben.

- j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing:
Das mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Fahrplanangebot auf der S8 setzt keinen niveaufreien Ausbau der Abzweigstelle Daglfing voraus.
- k) neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) am Ostbahnhof:
Das mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Fahrplanangebot setzt keine Verkürzungen der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bahnhof und Ebersberg sowie Dachau und Karlsfeld voraus.
- l) Erweiterung des Einfahrbereichs am Bahnhof Petershausen:
Aufgrund des mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke nahezu unveränderten Fahrplanangebotes auf der S2 ist eine Erweiterung des Einfahrbereichs am Bahnhof Petershausen zu diesem Zeitpunkt nicht vordringlich.
- m) Verkürzung der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld:
Das mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Fahrplanangebot setzt keine Verkürzungen der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bahnhof und Ebersberg sowie Dachau und Karlsfeld voraus.

2. **Wenn ja, wann sollen sie realisiert werden (Angaben bitte jeweils getrennt nach den Projekten a) zusätzliches Wendegleis in Maisach, b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf, e) zusätzliches Wendegleis in Gauting, f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing, h) zusätzliches Wendegleis in Aying, i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?**

Wie bereits in der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, ist die Zugfolgeverkürzung im Bereich Leuchtenbergring Bestandteil der 2. Stammstrecke. Die Inbetriebnahme erfolgt somit zeitgleich zur 2. Stammstrecke.

Die Kapazitätserweiterung im S-Bahnwerk Steinhausen ist nach Auskunft der Deutschen Bahn bis Ende 2020 erreichbar.

Die übrigen Maßnahmen werden dann realisiert, wenn die weiteren Planungen zur S-Bahn-Entwicklung deren Notwendigkeit belegen.

3. **Aus welchen Mitteln sollen sie finanziert werden (Angaben bitte jeweils getrennt nach den Projekten a) zusätzliches Wendegleis in Maisach, b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf, e) zusätzliches Wendegleis in Gauting, f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing, h) zusätzliches Wendegleis in Aying, i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?**

Wie in der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, ist die Zugfolgeverkürzung im Bereich Leuchtenbergring Bestandteil der 2. Stammstrecke und wird in diesem Rahmen finanziert.

Die Kapazitätserweiterung im S-Bahnwerk Steinhausen erfolgt aus Mitteln des Freistaates.

Die Frage der Finanzierung der übrigen Maßnahmen ist zu klären, wenn Klarheit über den Zeitpunkt der Realisierung besteht.

4. **Wenn nein, aus welchen Gründen ist ihre Realisierung entbehrlich und wie bewertet die Staatsregierung die Entbehrlichkeit im Kontext mit der oben zitierten Passage aus dem Planfeststellungsbeschluss (Angaben bitte jeweils getrennt nach den Projekten a) zusätzliches Wendegleis in Maisach, b) LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, c) zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, d) Umbau des Bahnhofs Geltendorf, e) zusätzliches Wendegleis in Gauting, f) Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, g) zusätzliches Wendegleis in Tutzing, h) zusätzliches Wendegleis in Aying, i) zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, j) niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, k) neues Elektronisches Stellwerk – ESTW – am Ostbahnhof, l) Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen und m) Verkürzung der Zugfolgemoöglichkeiten zwischen Grafing Bf. und Ebersberg und zwischen Dachau und Karlsfeld)?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.