



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Florian von Brunn, Dr. Herbert Kränzlein SPD**
vom 11.11.2014

Zustand des S-Bahn-Netzes München und 13-Punkte-Sofortprogramm der Staatsregierung

Die S-Bahn im Großraum München leidet unter verschiedenen Problemen und einem erheblichen Investitionsstau. Die Staatsregierung hat für eine Reihe von aus ihrer Sicht dringenden Maßnahmen bereits im Mai 2012 ein 13-Punkte-Sofortprogramm aufgelegt. Inzwischen haben sich neue Probleme bei einem der wichtigsten Projekte, dem Bau der 2. Stammstrecke ergeben. Außerdem erfordert das Bevölkerungswachstum der Region einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs.

Daher fragen wir die Staatsregierung:

1. a) Welche Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms vom Mai 2012 sind abgeschlossen?
b) Wie ist der derzeitige Stand bei den noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen?
c) Wann kann realistisch mit dem Abschluss aller noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen gerechnet werden (bitte für jede der 13 Maßnahmen einzeln auflisten)?
2. a) Was unternimmt die Staatsregierung, um den Bau der 2. Stammstrecke zu beschleunigen?
b) Sieht das derzeitige Konzept der 2. Stammstrecke definitiv eine Befahrbarkeit durch Regionalzüge vor?
c) Welche realistischen Alternativen sieht die Staatsregierung zur 2. Stammstrecke vor dem Hintergrund, dass Innenminister Herrmann das Projekt offensichtlich bei größeren Kostensteigerungen infrage stellen will?
3. a) Welche Bedeutung misst die Staatsregierung dem geplanten Regionalzughalt Poccistraße zu?
b) Wie schnell ließe sich der Regionalzughalt mit Blick nur auf Planung und Bau realisieren?
4. a) Wie beurteilt die Staatsregierung die Bedeutung einer Haltestelle Mengerschwaige im Münchner Süden?
b) Gibt es bereits Planungen, eine solche Haltestelle einzurichten?
c) In welchem Zeitraum könnte dieser neue Halt eingerichtet werden?
5. a) Welche Strecken im MVV-S-Bahn-Netz sind besonders von Sturmwarnungen und -schäden betroffen?

- b) Welche Maßnahmen wurden in den letzten 5 Jahren konkret ergriffen, um deren Anfälligkeit zu minimieren?
- c) Welche Maßnahmen werden in den nächsten Jahren konkret umgesetzt, um diese Anfälligkeiten zu verringern?

6. a) Wie beurteilt die Staatsregierung den derzeitigen Zustand der S-Bahn-Infrastruktur außerhalb der bestehenden Stammstrecke, insbesondere auch mit Blick auf Weichen und Signalanlagen?
b) Welche Maßnahmen sollten durchgeführt werden, um Ausfälle zu verringern und Fahrzeiten zu verkürzen?
c) Existieren dafür konkrete (Zeit)pläne?
7. a) Wie will die Staatsregierung die Ausschreibung des Münchner S-Bahn-Netzes durchführen?
b) Welche konkreten Kriterien hält die Staatsregierung dabei für prioritär?
c) Wann wird die Ausschreibung vor dem Hintergrund erfolgen, dass im Moment keine neuen Triebwagen beschafft werden können, weil unsicher ist, wer den Zuschlag erhält?
8. a) Inwieweit berücksichtigt die Staatsregierung die Bevölkerungszunahme im Großraum München bei der Planung der Verkehrspolitik mit Blick auf die Münchner S-Bahn?
b) Wie schlägt sich das in konkreten Planungen und Maßnahmen derzeit nieder?
c) Welche Bedeutung misst die Staatsregierung den S-Bahn-Tangenten zu?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 15.01.2015

1. a) Welche Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms vom Mai 2012 sind abgeschlossen?

Seit dem 14. Dezember 2014 sind der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke zwischen Dachau und Altomünster so weit abgeschlossen, dass die S2 bis Altomünster fahren kann und damit eine schnelle und attraktive Verbindung mit dem übrigen S-Bahn-Netz schafft.

b) Wie ist der derzeitige Stand bei den noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen?

Für das Wendegleis Weßling führt die DB derzeit die Entwurfs- und Genehmigungsplanung durch. Aufgrund der Zusammenhänge mit den Planungen zum barrierefreien Ausbau der Station Weßling will die DB 2015 das Planfeststellungsverfahren beantragen.

Die Planungen für den Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz möchte die DB voraussichtlich 2015 zur Planfeststellung einreichen.

Die Fortführung der Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) westlich von Pasing steht in enger Abhängigkeit zum Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz und wird in zeitlichem Gleichlauf geplant und realisiert.

Das Planfeststellungsverfahren für den zusätzlichen S-Bahnsteig in Markt Schwaben beabsichtigt die DB voraussichtlich 2015 zu beantragen.

Gleiches gilt für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der S8 nördlich von Johanneskirchen.

Die Neufahrner Kurve, als ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg, die Schienenanbindung des Münchner Flughafens zu verbessern, ist im Bau.

Für den Lückenschluss Flughafen – Erding hat die DB für den Abschnitt Flughafen bis Stadtgrenze Erding die Planfeststellung im August 2014 beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Der Abschnitt im Stadtbereich von Erding soll 2015 zur Planfeststellung eingereicht werden.

Die Vorplanung für die Walpertskirchner Spange hat der Freistaat erstellen lassen. Die weiteren Realisierungsschritte für die Walpertskirchner Spange sind eng mit dem Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) verknüpft, welcher derzeit vom Bund im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 überprüft wird.

Die notwendigen Planungs- und Genehmigungsprozesse für den Ausbau der Sendlinger Spange haben sich als umfangreicher und zeitintensiver herausgestellt als zuvor eingeschätzt, sodass derzeit kein belastbarer Zeitplan benannt werden kann.

Für die S7-Verlängerung nach Geretsried läuft seit Dezember 2011 das Planfeststellungsverfahren. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden von den Betroffenen über 700 Einwendungen mit etwa 8.500 Einzelargumenten vorgebracht. Ein Hauptkritikpunkt ist die geplante Beibehaltung des Bahnübergangs „Sauerlacher Straße“ in Wolfratshausen. Hierzu wurde im Januar 2014 ein Runder Tisch veranstaltet. Die dort vereinbarten vergleichenden Untersuchungen wurden von der DB zusammen mit externen Planungsbüros durchgeführt. Die daraus resultierenden Ergebnisse konnten nun von der DB und externen Planungsbüros vorgelegt werden. Derzeit werden die vorgelegten Daten von der Obersten Baubehörde geprüft und ausgewertet. In einem zweiten Runden Tisch im Frühjahr 2015 werden die Ergebnisse allen Beteiligten präsentiert.

Für die Erweiterung der Abstellanlage beim S-Bahnwerk Steinhausen liegt Baurecht vor. Derzeit laufen die Finanzierungsgespräche zwischen Freistaat und DB. Sie gestalten sich jedoch schwierig, da die DB ihre Zusage, Eigenmittel in die Finanzierung der Maßnahme einzubringen, infrage stellt.

Am 5. März 2013 hat der Ministerrat das Bayern-Paket 2013–2018 zum weiteren barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen beschlossen. Für den Bereich der S-Bahn München werden von DB Station und Service derzeit die Planungen für den barrierefreien Ausbau der Stationen Poing, Lohhof, Riem, Höllriegelskreuth, Buchenau, Heimstetten, Feldkirchen, Markt Schwaben, St.-Martin-Straße, Perlach und Weßling erarbeitet und sukzessive die Planfeststellungsverfahren beantragt.

c) Wann kann realistisch mit dem Abschluss aller noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen gerech-

net werden (bitte für jede der 13 Maßnahmen einzeln auflisten)?

Eine wesentliche Voraussetzung für belastbare Aussagen über den Abschluss der derzeit noch nicht im Bau befindlichen Maßnahmen ist das Vorliegen von Baurecht. Für 10 der 13 Maßnahmen sind die Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung bzw. noch nicht abgeschlossen, sodass hier keine belastbaren Aussagen gemacht werden können.

Für die im Bau befindliche Neufahrner Kurve hat die DB eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 in Aussicht gestellt. Bei der Erweiterung der Abstellanlage im S-Bahnwerk Steinhausen erscheint eine zeitnahe Einigung über die Finanzierung zwischen Freistaat und DB vorausgesetzt, eine Realisierung bis Ende 2019 noch möglich.

2. a) Was unternimmt die Staatsregierung, um den Bau der 2. Stammstrecke zu beschleunigen?

Die Staatsregierung will 2015 über die Durchfinanzierung und somit über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke entscheiden. Diese Entscheidung muss auf einer verlässlichen Faktenlage getroffen werden, um den Freistaat vor unkalkulierbaren finanziellen Risiken zu schützen. Hierzu hat der Ministerrat im Juli 2014 einen Meilensteinplan beschlossen. Zu den zentralen Meilensteinen zählen, dass die DB 2015 eine sachgerechte Kostenermittlung unter Einbeziehung von ersten Ausschreibungsergebnissen für Hauptbaumaßnahmen im westlichen Teil der 2. Stammstrecke vorlegt sowie die Umsetzung der vom Bund im November 2012 gegebenen Finanzierungszusagen.

b) Sieht das derzeitige Konzept der 2. Stammstrecke definitiv eine Befahrbarkeit durch Regionalzüge vor?

Das Bahnknotenkonzept der Staatsregierung mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element ermöglicht, in verkehrlich sinnvollen Schritten den Schienenpersonenverkehr für München, für die Metropolregion und für ganz Südbayern zukunftsfähig zu entwickeln. Hierzu zählen auch umsteigefreie Verbindungen aus der 2. Stammstrecke in die Metropolregion München. Diese sogenannten Regional-S-Bahnen sollen zum Teil die Aufgaben der bestehenden Regionalbahnen (RB) übernehmen, die heute am Hauptbahnhof oder Ostbahnhof enden. Die für die Regional-S-Bahnen vorgesehenen Fahrzeugkonzepte basieren auf modernen Elektrotriebwagen, die die technischen Erfordernisse zum Befahren des Stammstreckenbereichs (z. B. LZB-Ausrüstung) mit den verkehrlichen Anforderungen des Regionalverkehrs (z. B. Toiletten) verknüpfen können. Grundsätzlich entsprechen moderne Elektrotriebwagen weitestgehend diesen Erfordernissen bzw. können bei Neuanschaffungen entsprechend bestellt werden.

c) Welche realistischen Alternativen sieht die Staatsregierung zur 2. Stammstrecke vor dem Hintergrund, dass Innenminister Herrmann das Projekt offensichtlich bei größeren Kostensteigerungen infrage stellen will?

Dem von der Staatsregierung beschlossenen Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München sind umfangreiche Gutachten, fachliche Empfehlungen und eine Landtagsanhörung vorangegangen. Dabei hat sich die 2. Stammstrecke als die beste Lösung für die leistungsfähige Ausgestaltung des Schienenpersonenverkehrs in München, der Metropol-

region und ganz Südbayern herauskristallisiert. Mit der 2. Stammstrecke ließen sich die bestehende Stammstrecke verkehrlich entlasten, die Störanfälligkeit des S-Bahn-Systems reduzieren, die Pünktlichkeit verbessern, zusätzliche Kapazität für Taktverbesserungen schaffen, neue Fahrgäste gewinnen und damit der Autoverkehr reduzieren und insgesamt eine verkehrliche Entwicklungsperspektive für die Metropolregion schaffen. Keine der untersuchten Alternativen für die 2. Stammstrecke, wie zum Beispiel ein S-Bahn-Südring, kann diese Zielsetzungen gleichwertig erfüllen.

3. a) Welche Bedeutung misst die Staatsregierung dem geplanten Regionalzughalt Poccistraße zu?

Der Beschluss des Ministerrates vom 23. Juli 2013, den Regionalzughalt Poccistraße als ergänzende Maßnahme in das bereits im März 2010 beschlossene Bahnknotenkonzept aufzunehmen, unterstreicht den hohen Stellenwert dieser Maßnahme für die Staatsregierung.

b) Wie schnell ließe sich der Regionalzughalt mit Blick nur auf Planung und Bau realisieren?

Der Freistaat strebt eine Realisierung des Regionalzughalts Poccistraße ab dem Jahr 2020 an. Dies setzt voraus, dass die Planungs- und Genehmigungsprozesse zeitnah auf den Weg gebracht werden. Hierzu hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eine Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) für das Projekt erarbeitet, die als Grundlage für die Planung dient.

4. a) Wie beurteilt die Staatsregierung die Bedeutung einer Haltestelle Mengerschwaige im Münchner Süden?

Im Rahmen des Ausbaus der Sendlinger Spange wird auch eine mögliche Station Mengerschwaige betrachtet. Der Ausbau der Sendlinger Spange soll in mehreren Stufen erfolgen, wobei prioritär die Ertüchtigung für Ableitmöglichkeiten von S-Bahnen im Störfall im Stammstreckenbereich realisiert werden wird. Diese Stufe ist Bestandteil des Bahnknotenkonzeptes der Bayerischen Staatsregierung.

b) Gibt es bereits Planungen, eine solche Haltestelle einzurichten?

Mit der noch zu erfolgenden Konkretisierung des weiteren Ausbaustufenkonzeptes für die Sendlinger Spange werden auch die notwendigen verkehrlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Planungen für eine Station Mengerschwaige durchgeführt werden.

c) In welchem Zeitraum könnte dieser neue Halt eingerichtet werden?

Realisierungszeitpunkte für die der im Bahnknotenkonzept verankerten Baustufe nachgelagerten weiteren Ausbaustufen der Sendlinger Spange können derzeit nicht belastbar benannt werden, dies gilt somit auch für die Einrichtung einer Station Mengerschwaige.

5. a) Welche Strecken im MVV-S-Bahn-Netz sind besonders von Sturmwarnungen und -schäden betroffen?

Zu den Fragen 5 a, b und c nimmt die DB wie folgt Stellung: Aufgrund des Vegetationsrückschnitts auf allen S-Bahnstrecken in München (siehe Antwort 5 b) hat die DB seit Anfang 2014 keine Sturmwarnungen ausgegeben. Sturmwarnungen und -schäden gab es in den Vorjahren insbesondere

auf den S-Bahnstrecken der S7 nach Wolfratshausen und Kreuzstraße sowie auf der S6 nach Tutzing.

b) Welche Maßnahmen wurden in den letzten 5 Jahren konkret ergriffen, um deren Anfälligkeit zu minimieren?

Bis Ende 2013 wurden im Rahmen des DB-Programms „Grün an der Bahn“ die kompletten Strecken im S-Bahn-Bereich München in einem Bereich von 6 Metern (ab Gleismitte) zurückgeschnitten.

c) Welche Maßnahmen werden in den nächsten Jahren konkret umgesetzt, um diese Anfälligkeiten zu verringern?

Darüber hinaus ist DB Fahrwegdienste beauftragt, einmal jährlich alle Strecken zu begutachten. Jeglicher Aufwuchs wird im Rahmen dieser Insektion beseitigt, um den vegetationsfreien Zustand auf DB-Grund zu erhalten. Im Falle von erkennbaren Mängeln auf bahnnahem Grund von Dritten wird der Eigentümer schriftlich darauf hingewiesen und gebeten, im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht den Mangel zu beseitigen.

6. a) Wie beurteilt die Staatsregierung den derzeitigen Zustand der S-Bahn-Infrastruktur außerhalb der bestehenden Stammstrecke, insbesondere auch mit Blick auf Weichen und Signalanlagen?

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB (DB Netz, DB Station und Service und DB Energie) sind für die Funktionstüchtigkeit der Eisenbahn-Infrastruktur verantwortlich. Die Staatsregierung erwartet, dass der Infrastrukturzustand die Erbringung des von der BEG bestellten Fahrplans mit hinreichender Qualität durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht. Aktuell wird der Zustand der S-Bahn-Infrastruktur vom Freistaat als weitgehend gut bewertet.

b) Welche Maßnahmen sollten durchgeführt werden, um Ausfälle zu verringern und Fahrzeiten zu verkürzen?

Im Rahmen der DB-Investitions- und Instandhaltungsprogramme werden entsprechend dem technischen Bedarf und den einschlägigen Richtlinien die Bahnanlagen erneuert bzw. instandgehalten. Der von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) für die S-Bahn bestellte Fahrplan wird auf der bestehenden S-Bahn-Infrastruktur umgesetzt. Darüber hinaus werden Fahrzeitverkürzungen durch punktuelle Infrastrukturmaßnahmen mit der BEG und dem StMI abgestimmt und umgesetzt (z. B. Bahnübergang Balanstraße).

c) Existieren dafür konkrete (Zeit)pläne?

Für die mit der BEG vereinbarten Maßnahmen gibt es mit der BEG abgestimmte Zeitpläne. Die BEG wird über den Fortschritt der Maßnahmen regelmäßig informiert.

7. a) Wie will die Staatsregierung die Ausschreibung des Münchner S-Bahn-Netzes durchführen?

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), zu dem auch die S-Bahn gehört, wird vom Freistaat geplant, bestellt und finanziert. Damit ist der SPNV nicht eigenwirtschaftlich und muss gemäß den gesetzlichen Vorgaben öffentlich ausgeschrieben werden. Da der bestehende Verkehrsdurchführungsvertrag für die S-Bahn München am 31. Dezember 2017 endet, muss die BEG die S-Bahnleistungen europaweit

öffentlich ausschreiben. Wie bei jedem Vergabeverfahren, so hat die BEG nach den europäischen und nationalen vergaberechtlichen Regelungen auch das geplante Verfahren zur S-Bahn München in einer Vorinformation im Amtsblatt der Europäischen Union am 10. Oktober 2014 angekündigt. Geplant ist ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb.

b) Welche konkreten Kriterien hält die Staatsregierung dabei für prioritär?

Aufgrund des großen und komplexen Netzes nimmt die BEG projektbegleitende Beratungsleistungen in Anspruch. Zusammen mit diesem Projektbegleiter wird die BEG die technischen, wirtschaftlichen sowie vergaberechtlichen Rahmenbedingungen weiter definieren und darauf aufbauend die konkreten Verfahrensschritte sowie den genauen zeitlichen Ablauf erarbeiten und die wesentlichen Inhalte des Vergabeverfahrens festlegen. Ein besonderes Augenmerk legt die BEG auf die Sicherstellung der notwendigen Betriebsstabilität und der qualitativen Weiterentwicklung des bestehenden Angebots für die Fahrgäste. Die stufenweise Realisierung des Bahnknotenkonzepts findet im Vergabeverfahren in Form von Betriebsstufen Berücksichtigung.

c) Wann wird die Ausschreibung vor dem Hintergrund erfolgen, dass im Moment keine neuen Triebwagen beschafft werden können, weil unsicher ist, wer den Zuschlag erhält?

Das geplante Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb soll im Jahr 2015 starten.

8. a) Inwieweit berücksichtigt die Staatsregierung die Bevölkerungszunahme im Großraum München bei der Planung der Verkehrspolitik mit Blick auf die Münchner S-Bahn?

b) Wie schlägt sich das in konkreten Planungen und Maßnahmen derzeit nieder?

München und der gesamte südbayerische Raum zählen Prognosen zufolge auch in Zukunft zu den Wachstumsregionen in Deutschland. Um der wachsenden Mobilität auf ökologisch sinnvolle Weise gerecht werden zu können, bedarf es eines leistungsstarken öffentlichen Verkehrs. Dabei muss der S-Bahn – als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zwischen der Landeshauptstadt und der Region – besonderes Augenmerk gewidmet werden. Die Staatsregierung hat ein Gesamtkonzept vorrangiger Vorhaben für den Bahnknoten München beschlossen. Das Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München ermöglicht, in verkehrlich sinnvollen Schritten und unter Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung den Schienenpersonenverkehr für München, für die Metropolregion und für ganz Südbayern zukunftsfähig zu entwickeln.

c) Welche Bedeutung misst die Staatsregierung den S-Bahn-Tangenten zu?

Tangentialverbindungen im Schienenpersonennahverkehr kommen dort in Betracht, wo eine entsprechend hohe verkehrliche Nachfrage besteht, die zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis führt. Dies vorausgesetzt, wird sich die Staatsregierung der Prüfung verkehrlich sinnvoller Vorschläge für tangentiale S-Bahnverbindungen nicht verschließen.