



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Vorab per E-Mail (anfragen@bayern.landtag.de)
Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom PI/G-4254-2/670 I 13.11.2014	Unser Zeichen IIE2-3552.1-026/14 Telefon / - Fax 089 2192-3823 / -13823	Bearbeiter Herr Kutzner Zimmer LAZ67-1426	München 15.01.2015 E-Mail frank.kutzner@stmi.bayern.de
--	--	--	---

**Schriftliche Anfrage der Herren Abgeordneten Florian von Brunn und Dr.
Herbert Kränzlein vom 11.11.2014 betreffend Zustand des S-Bahn-Netzes
München und 13-Punkte-Sofortprogramm der Staatsregierung**

Anlagen

3 Kopien dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

zu 1.

- a) *Welche Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms von Mai 2012 sind abgeschlossen,*
- b) *wie ist der derzeitige Stand bei den noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen und*
- c) *wann kann realistisch mit dem Abschluss aller noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen gerechnet werden? (Bitte für jede der 13 Maßnahmen einzeln auflisten)*

- a) 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-Bahnnetz schafft.
- b) 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 in 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, so dass 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. Martinstraße, Perlach und Weßling erarbeitet und sukzessive die Planfeststellungsverfahren beantragt.

- c) Eine wesentliche Voraussetzung für belastbare Aussagen über den Abschluss der derzeit noch nicht in Bau befindlichen Maßnahmen ist das Vorliegen von Baurecht. Für 10 der 13 Maßnahmen sind die Planfeststellungs-

verfahren in Vorbereitung bzw. noch nicht abgeschlossen, so dass hier keine belastbaren Aussagen gemacht werden können.

Für die in 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.

zu 2.

- a) *Was unternimmt die Bayerische Staatsregierung, um den Bau der 2. Stammstrecke zu beschleunigen,*
- b) *sieht das derzeitige Konzept der 2. Stammstrecke definitiv eine Befahrbarkeit durch Regionalzüge vor und*
- c) *welche realistischen Alternativen sieht die Bayerische Staatsregierung zur 2. Stammstrecke vor dem Hintergrund, dass Innenminister Herrmann das Projekt offensichtlich bei größeren Kostensteigerungen in Frage stellen will?*

- a) 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) Das Bahnknoten-Konzept der Bayerischen 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 Stammstreckebereichs (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) 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 Metropolregion 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.

zu 3.

- a) *Welche Bedeutung misst die Bayerische Staatsregierung dem geplanten Regionalzughalt Poccistraße zu und*
- b) *wie schnell ließe sich der Regionalzughalt mit Blick nur auf Planung und Bau realisieren?*
- a) Der Beschluss des Ministerrates vom 23. Juli 2013, den Regionalzughalt Poccistraße als ergänzende Maßnahme in das bereits im März 2010 beschlossene Bahnknoten-Konzept aufzunehmen, unterstreicht den hohen Stellenwert dieser Maßnahme für die Staatsregierung.
- b) Der Freistaat strebt eine Realisierung des Regionalzughalts Poccistraße ab dem Jahr 2020 an. Dies setzt voraus, dass die Planungs- und Genehmigungsprozesse bis zum Jahr 2020 abgeschlossen sind.

gungsprozesse 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.

zu 4.

- a) *Wie beurteilt die Bayerische Staatsregierung die Bedeutung einer Haltestelle Menterschwaige im Münchner Süden,*
- b) *gibt es bereits Planungen, eine solche Haltestelle einzurichten und*
- c) *in welchem Zeitraum könnte dieser neue Halt eingerichtet werden?*

- a) Im Rahmen des Ausbaus der Sendlinger Spange wird auch eine mögliche Station Menterschwaige 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 Bahnknoten-Konzeptes der Bayerischen Staatsregierung.
- b) 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 Menterschwaige durchgeführt werden.
- c) Realisierungszeitpunkte für die der im Bahnknoten-Konzept verankerten Baustufe nachgelagerten weiteren Ausbaustufen der Sendlinger Spange können derzeit nicht belastbar benannt werden, dies gilt somit auch für die Einrichtung einer Station Menterschwaige.

zu 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 und*
- c) *welche Maßnahmen werden in den nächsten Jahren konkret umgesetzt, um diese Anfälligkeiten zu verringern?*

Zu den Fragen 5. a), b) und c) nimmt die DB wie folgt Stellung:

- a) Aufgrund des Vegetationsrückschnitts auf allen S-Bahn-Strecken in München (siehe Antwort Pkt 5b) hat die DB seit Anfang 2014 keine Sturmwarnungen ausgegeben. Sturmwarnungen und -schäden gab es in den Vorjahren insbesondere auf den S-Bahn Strecken der S7 nach Wolfratshausen und Kreuzstraße, sowie auf der S6 nach Tutzing.
- b) 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 Meter (ab Gleismitte) zurückgeschnitten.
- c) Darüber hinaus ist DB Fahrwegdienste beauftragt einmal jährlich alle Strecken zu begutachten. Jeglicher Aufwuchs wird im Rahmen dieser Inspektion 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.

zu 6.

- a) *Wie beurteilt die Bayerische 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 und*
 - c) *existieren dafür konkrete (Zeit)pläne?*
-
- a) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB (DB Netz, DB Station und Service und DB Energie) sind für die Funktionstüchtigkeit der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich. Die Bayerische 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-Bahninfrastruktur vom Freistaat als weitgehend gut bewertet.

Zu den Fragen 6. b) und c) nimmt die DB wie folgt Stellung:

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

zu 7.

- a) *Wie will die Bayerische Staatsregierung die Ausschreibung des Münchner S-Bahnnetzes durchführen,*
 - b) *welche konkreten Kriterien hält die Staatsregierung dabei für prioritär und*
 - 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?*
- a) 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 vor-geschaltetem Teilnahmewettbewerb.

- b) 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 Bahnknoten-Konzepts findet im Vergabeverfahren in Form von Betriebsstufen Berücksichtigung.
- c) Das geplante Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb soll im Jahr 2015 starten.

zu 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 und*
- c) *welcher Bedeutung misst die Staatsregierung der S-Bahn-Tangenten zu?*

a)+b) 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) 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.

Mit freundlichen Grüßen

Joachim Herrmann
Staatsminister