

Anfrage „Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke VII, VIII)“ der bayerischen Landtagsabgeordneten Dr. Martin Runge und Dr. Christian Magerl (Fraktion „Bündnis 90 / Die Grünen“) vom 15.12.2007

Antwort der Bayerischen Staatsregierung
(Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)

*Kommentar von Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz
München, den 20.02.2008*

Zweite S-Bahn-Stammstrecke

- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke VII)**

- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke VIII)**

Stammstrecke VII

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke VII)

Anschreiben von Herrn Markus Sackmann, Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, vom 04.02.2008 an den Präsidenten des Bayerischen Landtags, Alois Glück, bezüglich der Anfrage „Stammstrecke VII“:

„Sehr geehrter Herr Präsident,

die Bayerische Staatsregierung misst der 2. S-Bahn-Stammstrecke höchste Priorität bei und wirkt deshalb auf die Vorhabensträgerin Deutsche Bahn ein, die partiellen Neuplanungen so schnell wie möglich voranzutreiben. Die Mitte 2006 von der Vorhabensträgerin mitgeteilten Kostenerhöhungen, die den Nutzen-Kosten-Faktor des Projekts erheblich verringerten, waren in ihrer Höhe zuvor nicht vorhersehbar.

In diesem Zusammenhang ist den Unterstellungen und den Vorwürfen gegenüber der Staatsregierung, die eingangs der Schriftlichen Anfrage erhoben werden, zu widersprechen. Die von der grünen Landtagsfraktion eingebrachte Kritik an den Projektkosten war immer unspezifisch und sollte den angeblich günstigeren Ausbau des Südrings begründen. Die eingetretenen Kostensteigerungen entstanden aber zum wesentlichen Teil bei der Einführung der Strecke in den Ostbahnhof und den darauf beruhenden Folgemaßnahmen.

Der Ausbau des Südrings hätte im Ostbahnhof jedoch in noch weit höherem Maße Veränderungen ausgelöst und damit wahrscheinlich zu noch größeren Kostensteigerungen geführt. Der Ausbau des Südrings ist bei objektiver Betrachtungsweise keine ernstzunehmende Alternative: Bereits nach Vorliegen einer Machbarkeitsstudie im Jahre 2001 war der Ausbau des Südrings im Einvernehmen zwischen der Landeshauptstadt München, der Deutschen Bahn und der Bayerischen Staatsregierung als nicht zielführend verworfen worden, da er bei annähernd gleichen Baukosten eine erheblich größere Drittbetroffenheit ausgelöst und aufgrund seiner dezentralen Haltestellen nicht die dringend benötigte Entlastungswirkung für die bestehende S-Bahn-Stammstrecke gebracht hätte.

Für Vorwürfe wegen einer späteren Realisierung der 2. Stammstrecke gegen die Staatsregierung gibt es ebenfalls keinen objektiven Grund. Nach Kenntnis der Kostensteigerungen des Projektes wurde die Vorhabensträgerin umgehend aufgefordert, alternative Planungen vorzulegen. Dabei wurde sie von der Staatsregierung unterstützt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

(...)

Mit freundlichen Grüßen,

Markus Sackmann“

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zum Vorwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Anfrage „Stammstrecke VII“:

Der Aussage der Bayerischen Staatsregierung, dass die Kostensteigerungen in ihrer Höhe zuvor nicht vorhersehbar gewesen wären, ist zu widersprechen. Es ist bezeichnend, dass in allen bisherigen Planungsstadien die offiziellen Projektentwürfe in ihrem Aufwand bei weitem unterschätzt und in ihrem Nutzen bei weiten überschätzt wurden. Bereits in der ersten Planungsstufe hat die Bayerische Staatsregierung sowohl für den oberirdischen Südringausbau als auch für den deutlich schwierigeren zweiten S-Bahn-Tunnel in gleicher Höhe (jeweils etwa 550 Mio. €) angesetzt! Selbst für Laien erschien dieser Kostenvergleich bereits damals sehr unglaubwürdig.

(Quellenangabe: Landeshauptstadt München, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: „Vergleichende Untersuchung: Ausbau S-Bahn Südring / 2. S-Bahn-Tunnel“, 2001)

Die Aussage der Bayerischen Staatsregierung, dass der Ausbau des Südrings keine ernst zu nehmende Alternative sei, ist insofern verwunderlich, weil genau in der zitierten Studie von 2001 gezeigt wurde, dass der Mehrverkehr beim Südringausbau in etwa dem des zweiten S-Bahn-Tunnels entspricht. Deshalb ist die Bayerische Staatsregierung sehr wohl verantwortlich für Verzögerungen bei einer späteren Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke.

Auch in der Nutzenrechnung sind Fehler unterlaufen: In einem Fachartikel der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR) vom März 2004, Seite 128, ist zu entnehmen, dass im Mitfall 1 (10/20-Minuten-Takt) trotz einer Verringerung des Zugangebotes im Vergleich zur Studie von 2001 (Seite 25 der Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie) ein deutlich höheres Fahrgastaufkommen prognostiziert wird.

Desweiteren hat sich die Aussage, dass der Südring eine größere Drittbetroffenheit als der zweite S-Bahn-Tunnel auslösen würde, durch die zahlreichen Einwendungen gegen den zweiten S-Bahn-Tunnel als Irrtum erwiesen.

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke VII)

Im Frühsommer 2007 hat die Bayerische Staatsregierung endlich eingestanden, dass die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke, so wie sie bis dato von Staatsregierung und DB AG geplant war, aufgrund der Kostenexplosion und des unzureichenden Nutzen-Kosten-Faktors in der Standardisierten Bewertung vom Bund nicht gefördert werden kann und darf und dass damit das gesamte Projekt nicht realisierbar, weil nicht finanzierbar ist. Entsprechende Warnungen, geäußert insbesondere von der grünen Landtagsfraktion, waren jahrelang in den Wind geschlagen worden, so dass es jetzt zulasten der Fahrgäste der Münchner S-Bahn zu immensen Zeitverlusten kommen wird. Gerade auch vor dem Hintergrund der Aussage des früheren Verkehrsministers Otto Wiesheu, der Großraum München bräuchte die zweite Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“, ist die sich jetzt abzeichnende Verschiebung des Projektes um mindestens sechs Jahre, eher aber um ein Jahrzehnt oder mehr ein fataler Offenbarungseid. Noch im Jahr 2005 hatte die Staatsregierung von Fertigstellung und Inbetriebnahme des Projektes im Jahr 2010 geträumt und getönt.

Letzte Woche hat jetzt die neue Bayerische Verkehrsministerin Emilia Müller in grober Abbildung und grober Beschreibung die Skizzierung einer Neutrassierung östlich der Isar vorgestellt. Diese Neutrassierung soll zu einer Absenkung der Investitionskosten bei gleichzeitig höherem verkehrlichen Nutzen führen. Mit den Baumaßnahmen soll laut Aussagen der Staatsregierung im Jahr 2009 begonnen werden. Der Tunnelarm zum Leuchtenbergring soll im Jahr 2016, der zum Ostbahnhof und dann weiter zu den Bahnanlagen St.-Martin-Straße (mit unterirdischem Haltepunkt am Ostbahnhof) im Jahr 2020 fertig gestellt und bereit für die Inbetriebnahme sein.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer bisherigen Anfragen zur Thematik Zweite S-Bahn-Stammstrecke und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Frage 1:

Aus welchen Gründen geht die Staatsregierung jetzt für das nur partiell neutrassierte Projekt von einer zwei bis drei Jahren längeren Bauzeit (2009 bis 2016) gegenüber den bisherigen Planungen (2006 bis 2010) aus?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die Bauzeitverlängerung gegenüber den bisherigen Planungen ist nicht auf die partielle Neutrassierung östlich der Isar zurückzuführen. Sie ergab sich vielmehr bereits im Zuge der vertieften Planungen für die ursprüngliche Trassierung. Dabei ist die Festlegung auf ein zentrales Zugangsbauwerk für die unterirdische Station Hauptbahnhof, die einen größeren Eingriff in den Bestand des Hauptbahnhofs-Empfangsgebäudes mit der gesamten Haustechnik zur Folge hat als ursprünglich geplant, entscheidend.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die geschätzte Bauzeitverlängerung gegenüber den bisherigen Planungen ist im Wesentlichen auf die viel zu optimistischen Annahmen der Bayerischen Staatsregierung zurückzuführen. Ergänzend ist anzumerken, dass die Bauzeit für den zusätzliche (neue) Tunnelbahnhof „Ostbahnhof (tief)“ zwei Jahre länger dauern wird als für die ursprünglich geplante oberirdische Einführung.

Frage 2:

Hält die Staatsregierung es wirklich für realistisch, bis zum Jahr 2009 mit allen Planungs- und Genehmigungsverfahren einschließlich des neuen Planfeststellungsverfahrens fertig zu sein, um dann 2009 mit dem Bau beginnen zu können?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Staatsregierung hält einen Baubeginn im Jahre 2009 – wahrscheinlich am zukünftigen Haltepunkt Marienhof - für realistisch. Baubeginn soll allerdings bereits vor Abschluss des neuen Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 3 östlich der Isar sein.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Ein Baubeginn vor dem Vorliegen eines Planfeststellungsbeschluss für alle Abschnitte ist rechtlich nicht möglich, weshalb ein Baubeginn 2009 unrealistisch ist.

Frage 3:

Wie lässt sich die sich jetzt abzeichnende Verschiebung des Projektes um mindestens sechs Jahre, eher aber um ein Jahrzehnt oder mehr vereinbaren mit der bisherigen Aussage der Staatsregierung, der Großraum München bräuchte die zweite Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Staatsregierung hält an der Zielsetzung fest, dafür einzutreten, daß die 2. S-Bahn-Stammstrecke „so schnell wie nur irgendwie möglich“ realisiert wird. Angesichts der prognostizierten Fahrgastzuwächse bei der S-Bahn München ist die 2. Stammstrecke die einzige Möglichkeit, die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung und Verbesserung der Betriebsqualität herbeizuführen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

In Anbetracht der von der Bayerischen Staatsregierung akzeptierten wiederholten Planungsfehler ist die Aussage, dass sie den zweiten S-Bahn-Tunnel „so schnell wie nur irgendwie möglich“ realisieren will, unglaublich. Wie schon die Machbarkeitsstudie 2001 nachgewiesen hat, gibt es mehrere Möglichkeiten, die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung und Verbesserung der Betriebsqualität der S-Bahn zu verwirklichen.

Frage 4:

Sind in den jüngst vorgestellten Neuplanungen weiterhin höhengleiche Verzweigungen am Leuchtenbergring vorgesehen und, wenn ja, sieht die Staatsregierung hier keine Vorprogrammierung von Fahrstraßenkonflikten?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

In den Neuplanungen zur 2. Stammstrecke sind weiterhin höhengleiche Verzweigungen am Leuchtenbergring vorgesehen. Die Fahrbarkeit aller bisher untersuchten Betriebskonzepte ist damit gegeben. Im Bereich Leuchtenbergring sind im Zuge der Ausbaumaßnahmen zur 2. Stammstrecke mehrere Infrastrukturverbesserungen (bspw. Bau eines fünften Gleises, Verbesserung der Signalteilung zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof) geplant, die ausreichend sind, um eine qualitativ gute Abwicklung der geplanten Betriebsprogramme in diesem Bereich prognostizieren zu können. In entsprechenden Betriebssimulationen konnte dies nachgewiesen werden.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Die Aussage, dass eine qualitativ gute Abwicklung des S-Bahn-Verkehrs mit den vorgesehenen höhengleichen Fahrstraßenkreuzungen am Leuchtenbergring durchgeführt werden kann, widerspricht den betrieblichen Grundlagen jedes Schnellbahnsystems, weil damit Verzögerungen im Betriebslauf unvermeidbar sind. Die angestrebte Betriebsqualität könnte somit nur mit einer massiven Ausdünnung des S-Bahn-Fahrplans erreicht werden.

Frage 5:

Ist die Staatsregierung weiterhin der Auffassung, die Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof bis hin zum Neubau der Schalterhalle würden allein durch Investoren finanziert, oder hat die Staatsregierung einen neuen Vorschlag, was die Art und Weise und die Finanzierung der im Falle einer Realisierung einer Zweiten S-Bahn-Röhre eng parallel zur bisherigen Stammstrecke zwangsläufigen Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof betrifft?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die Umbaumaßnahmen, die in Folge der 2. Stammstrecke und des Bahnhofs der Magnetschnellbahn nötig werden, sind auch in der Finanzierung Teilmaßnahmen dieser Projekte. Der Umbau bzw. Neubau der Empfangshalle des Hauptbahnhofs im übrigen betrifft den nicht unmittelbar verkehrlich genutzten Teil des Gebäudes und ist daher in der Verantwortung der DB Station&Service AG durchzuführen. Grundlage dafür ist eine positive betriebswirtschaftliche Bewertung. Ob die Investition dann durch Fremd- oder Eigenmittel der DB Station&Service AG finanziert wird, ist eine Entscheidung der DB Station&Service AG. Über die verkehrlich gebotenen Maßnahmen hinaus ist jedenfalls kein Einsatz staatlicher Fördermittel möglich.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die Ausführungen der Bayerischen Staatsregierung sind falsch, weil nunmehr nicht nur die Kosten für die Umbaumaßnahmen, sondern zusätzlich sämtliche Aufwendungen für Abbruch und Wiederaufbau des bisherigen Bahnhofsgebäudes den Aufwendungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel hinzugerechnet werden müssen.

Stammstrecke VIII

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neukonzeption, vorgestellt im Dezember 2007 (Stammstrecke VIII)

Frage 1:

Wie lang sind die Tunnelbauwerke in der von Ministerin Müller vorgestellten Variante im Vergleich zu den bisherigen Planungen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die Gesamtlänge der Tunnelbauwerke verlängert sich durch die Neutrassierung östlich der Isar von bisher ca. 15,5 km auf 17,0 km. Das Tunnelbauwerk des so genannten „Südastes“ vom Maximilianeum über den Ostbahnhof tief bis zur St.-Martin-Straße wird eine einfache Länge von 2,1 km haben, während das ursprünglich geplante Tunnelbauwerk bis zum Portal Ostbahnhof eine einfache Länge von 1,5 km aufwies. Trotzdem werden sich die Fahrzeiten auf beiden Ästen zwischen Laim und Leuchtenbergring bzw. St.-Martin-Straße durch die Möglichkeit größerer Radien und damit höherer Geschwindigkeiten verkürzen. Der „Südast“ weist im übrigen zwar eine längere Tunnellänge auf als die zuvor geplante Trasse mit oberirdischer S-Bahn-Station am Ostbahnhof, die reine Streckenlänge verringert sich jedoch gegenüber der zuvor geplanten Trassierung um ca. 700 Meter.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die Fahrzeitdifferenzen zwischen den beiden Tunnelvarianten können sich nur im Sekundenbereich bewegen.

Frage 2:

Wie hoch belaufen sich die Kostenschätzungen für den jetzt zusätzlich geplanten Tunnelbahnhof (am Ostbahnhof)?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Eine erste Grobkostenschätzung beziffert die Baukosten für die Station Ostbahnhof tief auf ca. 80 Mio. €.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Diese Kostenschätzung ist viel zu niedrig angesetzt: Bereits heute ist absehbar, dass die 210 m langen S-Bahnsteige „Ostbahnhof (tief)“ zum größten Teil bergmännisch errichtet werden müssen, so dass die Bauaufwendungen deutlich mehr als 100 Mio. € betragen werden. Dies gilt insbesondere, weil der neue S-Bahnsteig noch 5 m tiefer als der gleichnamige U-Bahnhof angeordnet sein soll, weswegen deutlich kompliziertere Zugangs- und Umsteigebauwerke erstellt werden müssen.

Frage 3:

Wie genau kommen die jetzt von Ministerin Müller mit 250 Millionen Euro angegebenen niedrigeren Kosten gegenüber der bisherigen Planung zustande?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die niedrigeren Kosten ergeben sich aus der auch durch die Neutrassierung möglich gewordenen Optimierung der „Netzergänzenden Maßnahmen“, dem Entfallen von Kosten für ein neues Elektronisches Stellwerk (EStW) am Ostbahnhof im Rahmen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke und den deutlich geringeren Eingriffen im Gleisbereich zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Neutrassierung des zweiten S-Bahn-Tunnels erlaubt fahrplantechnisch keinesfalls die Einsparung von elf netzergänzenden Maßnahmen (siehe auch Stammstrecke VIII, Frage 6), so dass mit diesem Maßnahmenpaket weitere betriebliche Zwangspunkte und Nutzeneinbrüche geschaffen werden.

*Der Verzicht auf ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) am Ostbahnhof verringert die Betriebsstabilität der S-Bahn wesentlich, weil viele bereits heute auftretenden Betriebsstörungen auf das bereits vorhandene Stellwerk zurückzuführen sind. Von einer Optimierung könnte man nur sprechen, wenn **derselbe Nutzen** mit einem geringeren Aufwand erreicht wird.*

Frage 4:

Hält die Staatsregierung derartige doch recht konkrete Angaben zu den Investitionskosten für zielführend und plausibel vor Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Die Investitionskosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke haben für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) 1 und 2 die Qualität einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung (HOAI § 55, Leistungsphasen 3 und 4). Damit ist eine Kostenstabilität erreicht, die selbst für Bereiche wie bspw. Baugrund, Immissionsschutz, Bauphasen, Bauarten etc. verlässliche Aussagen zulässt. Für den PFA 3, welcher aktuell eine geänderte Trassenführung erhält, werden derzeit die Planungen für die Leistungsphasen 3 und 4 erarbeitet. Da jedoch bereits aus den ursprünglichen Planungen zum PFA 3 umfangreiche Erkenntnisse zum Baugrund vorliegen, sind die aktuell von der Deutschen Bahn gemachten Aussagen zu den Investitionskosten für diesen Abschnitt ziemlich robust.

Trotzdem ist der Bayerischen Staatsregierung natürlich bewusst, dass die Kostenschätzungen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens von den aktuell genannten Zahlen abweichen können.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Im Nachsatz räumt die Bayerische Staatsregierung ein, „dass die Kostenschätzungen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens von den aktuell genannten Zahlen abweichen können“. Darüber hinaus zeigen die Erfahrungen aus den bisherigen Planungen, dass die von der Bayerischen Staatsregierung behauptete Planungssicherheit nicht belegt werden kann.

Frage 5:

Wie soll der freistaatliche Finanzierungsanteil gewährleistet sein vor dem Hintergrund der massiven Kürzung der Regionalisierungsmittel, welche wiederum die Staatsregierung bisher immer als essentiell für die Finanzierung der zweiten Stammstrecke bezeichnet hat?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Über die Finanzierung des Landesanteils schließt der Freistaat mit der Deutschen Bahn einen Bau- und Finanzierungsvertrag. Der Vertrag wird unter Einbeziehung des Staatsministeriums der Finanzen erarbeitet. Danach werden Ministerrat und Landtag über die zeitgerechte Bereitstellung des bayerischen Finanzierungsanteils entscheiden.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Kein Kommentar.

Frage 6:

Welche elf der 20 netzergänzenden Maßnahmen hält die Staatsregierung jetzt für verzichtbar und welche neun netzergänzenden Maßnahmen sollen noch realisiert werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Noch realisiert werden sollen nach aktuellem Planungsstand die folgenden neun „Netzergänzenden Maßnahmen“:

- Verkürzung der Zugfolge zwischen Dachau und Karlsfeld
- zusätzliches Wendegleis in Dachau Bahnhof
- Erweiterung des Einfahrbereiches des Bahnhofs Petershausen
- Linienzugbeeinflussung (LZB) - Erweiterung westlich des Bahnhofs Pasing
- zusätzliches Wendegleis in Weßling
- zweigleisiger Ausbau Steinebach – Seefeld-Hechendorf
- Umbau Bahnhof Giesing
- zusätzlicher Bahnsteig in Markt Schwaben
- zweigleisiger Ausbau im Bereich St. Koloman.

Unter anderem durch die Neutrassierung und durch Erkenntnisse aus mit den betroffenen Kommunen geführten sog. „Bürgermeisterfachgesprächen“ werden die folgenden elf zunächst in den Planungen enthaltenen „Netzergänzenden Maßnahmen“ verzichtbar:

- Zusätzliches Wendegleis in Maisach
- Umbau des Bahnhofs Geltendorf
- Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz
- Zusätzliches Wendegleis in Gauting
- Zusätzliches Wendegleis in Tutzing
- Zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach
- Zusätzliches Wendegleis in Aying
- Verkürzung der Zugfolge zwischen Grafing Bf und Ebersberg
- LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring
- Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing
- Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen.

Bei den beizubehaltenden „Netzergänzenden Maßnahmen“ haben sich teilweise im Vergleich zur ursprünglichen Planung die inhaltlichen Anforderungen verändert (z.B. Umbau Bahnhof Giesing).

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Der Verzicht auf den niveaufreien Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz und der Entfall des zusätzlichen Wendegleises in Gauting bedeutet in zahlreichen möglichen Betriebskonzepten eine Reduzierung des S-Bahn-Angebots bis Gauting (S6/S16) sowie der Freiheitsgrade in der Fahrplanung der S5/S15 und der S6/S16.

Der Verzicht auf den zweigleisigen Ausbau Giesing – Perlach reduziert die Betriebsstabilität auf der gesamten (eingleisigen) S-Bahn-Strecke zwischen Giesing und Kreuzstraße dramatisch.

Der Verzicht auf die Verkürzung der Zugfolge zwischen Grafing Bf und Ebersberg schränkt nicht nur die Freiheitsgrade der S-Bahn Richtung Ebersberg ein, sondern reduziert auch die Betriebsqualität des Regionalzugverkehrs in Richtung Wasserburg (Filzenexpress).

Der Verzicht auf die Verlängerung der Linienzugbeeinflussung (LZB) bis Leuchtenbergring steigert die Nachteile der höhengleichen Fahrstraßenkreuzungen am Leuchtenbergring. Damit erhöht sich die eigentlich technisch mögliche minimale Zugfolgezeit, womit die Leistungsfähigkeit des Knotens Leuchtenbergring zusätzlich deutlich verringert wird.

Der Verzicht auf die Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen ist ein Indiz dafür, dass keine wesentliche Aufstockung des Fahrzeugparks vorgesehen ist. Die mit dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels versprochenen Fahrplanverdichtungen werden damit konterkariert.

Frage 7:

Wie hoch soll das Einsparpotential durch den Verzicht auf die ursprünglich vorgesehenen elf netzergänzenden Maßnahmen sein?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Das Einsparpotential beträgt ca. 165 Mio. €.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Mit dieser Kostensenkung ist eine viel höhere Absenkung des Nutzens zu erwarten, so dass der Begriff „Einsparpotential“ irreführend ist. Der häufig publizierte bessere Nutzen-Kosten-Indikator ist deshalb zu bezweifeln.

Frage 8:

Wie meint die Staatsregierung bei Verzicht auf eine so große Zahl der ursprünglich vorgesehenen netzergänzenden Maßnahmen mit der zweiten Stammstrecke den in der Standardisierten Bewertung geforderten verkehrlichen Nutzen erzielen zu können, wo doch bisher immer alle Planungen und Untersuchungen zur zweiten Stammstrecke von der gleichzeitigen „Entschärfung der Infrastrukturellen Engpässe auf den Außenästen“ ausgingen und auch die Iterationen zur Nutzen-Kostenuntersuchung sich auf die netzergänzenden Maßnahmen beziehen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Durch die Reduktion der „Netzergänzenden Maßnahmen“ verringert sich der verkehrliche Nutzen des Projekts nicht oder allenfalls geringfügig. Die Reduktion von Netzergänzenden Maßnahmen erfolgte nämlich unter Anpassung der zukünftigen Angebotskonzepte der S-Bahn, d.h. die Zeitlagen der S-Bahnen sowie ihre Liniendurchbindungen sollen unter Nutzung der durch die 2. Stammstrecke zu gewinnenden Freiheitsgrade im Kernbereich so gestaltet werden, dass der Infrastrukturbedarf im Außenbereich geringer ausfallen kann. Die neu gerechnete Nutzen-Kosten-Untersuchung, die ein vorläufiges Ergebnis von 1,18 erbrachte, wurde bereits unter Zugrundelegung der optimierten „Netzergänzenden Maßnahmen“ erstellt.

Der auf Basis der vorgenommenen Optimierungen (einschließlich der neuen Streckenführung im Bereich des PFA 3) prognostizierte Mehrverkehr im ÖPNV bei Unterstellung einer 2. Stammstrecke liegt über dem bei Berücksichtigung der 2. Stammstrecke in ihrer ursprünglich geplanten Form prognostizierten Mehrverkehr.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Die Aussage, dass durch die Reduzierung der netzergänzenden Maßnahmen sich der verkehrliche Nutzen des Projekts allenfalls geringfügig ändern würde, ist falsch.

Die Freiheitsgrade im S-Bahn-Betrieb werden hauptsächlich durch die Zwangspunkte im Außenbereich bestimmt und nicht umgekehrt, weswegen die alleinige Realisierung des zweiten S-Bahn-Tunnels nebst den neun verbliebenen netzergänzenden Maßnahmen (siehe Frage 6, Stammstrecke VIII) zu keiner substantziellen Verbesserung des Münchner S-Bahn-Systems führen würde.

Ein Mehrverkehr gegenüber früheren Planungen ist aufgrund der Reduzierung der Freiheitsgrade sowie der Verlängerung der Umsteigewege am Ostbahnhof (Tunnelbahnhof) nicht zu erwarten. Dies belegt, dass die Bayerische Staatsregierung die Schönrechnerei systematisch fortsetzt.

(ENDE)