



Schriftliche Anfrage

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

2. S-Bahn-Röhre Südast

Im Mai 2001 wurden die Kosten des Projektes einer zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke mit 583 Millionen Euro beziffert, als Zeitpunkt der Inbetriebnahme wurde das Jahr 2010 benannt. Nach Bericht von Staatsminister 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 Milliarden Euro belaufen, wovon etwa 660 Millionen Euro auf einen Risikozuschlag entfallen würden.

Zur Vervielfachung der Kosten ist zu bemerken, dass das Projekt einer zweiten Münchner S-Bahn-Röhre in den ersten Planungen deutlich umfangreicher und damit aus verkehrlicher Sicht auch zielführender konzipiert war. So waren in der ursprünglichen Planung neben den jetzt noch vorgesehenen zwei unterirdischen Haltepunkten Hauptbahnhof und Marienhof mit Arnulfpark, Maxmonument und Max-Weber-Platz drei weitere Haltepunkte und damit Umsteige- und Verknüpfungspunkte vorgesehen.

Lange Zeit war zudem ein zweiter Ast in den Planungen enthalten, abweigend von der zweiten Röhre in Richtung Bahnhof Giesing. So hieß es in den Erläuterungsberichten zum ursprünglichen Verfahren unter der Überschrift „Hauptast / Nebenast“: „Beide Äste sind Bestandteil der 2. S-Bahn-Stammstrecke München. Als Hauptast wird die Anlage vom Bf. Laim bis Bf. Ostbahnhof, als Nebenast die Anlage vom Abzweig Max-Weber-Platz bis zum Bf. Leuchtenbergring bezeichnet“. Heute findet sich folgende Formulierung unter der Überschrift „Ostast / Südast“: „Als Ostast wird die Anlage von der Abzw. Praterinsel bis Bf. Leuchtenbergring bezeichnet. Der Ostast als Teilstrecke der 1. Ausbaustufe der 2. S-Bahn-Stammstrecke München ist Gegenstand der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen. Der Südast ist Bestandteil einer späteren Ausbaustufe der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Der Südast soll die Anbindung der südlichen Streckenäste des Münchener S-Bahnnetzes in Richtung Giesing an die 2. S-Bahn-Stammstrecke ermöglichen.“ (Erläuterungsbericht, S. XXI, Anlage 1B).

Dieser „Südast“ wäre verkehrlich durchaus sinnvoll gewesen, hätte er doch das aufwendige Wenden der beiden über den Giesinger Bahnhof geführten S-Bahnlinien am Ostbahnhof entbehrlich gemacht. Im Erläuterungsbericht zur zweiten Planänderung des Planfeststellungsabschnitts (PFA) 1 fand sich dies immer noch als erstgenannter Vorteil aus betrieblicher Sicht gegenüber der Variante über den Südring („Aus betrieblicher Sicht verbessert der 2. S-Bahntunnel gemäß Variante B 1 die bestehende Situation erheblich, da das Wenden der S-Bahnlinien nach Holzkirchen und zur Kreuzstraße am Ostbahnhof entfällt und der Ost-

bahnhof dadurch an Leistungsfähigkeit gewinnt“ S. 77 des Erläuterungsberichtes). Tatsache ist jedoch, dass der Ast in Richtung Giesing nicht mehr Bestandteil des Projektes 2. S-Bahn-Stammstrecke ist und auf den Sankt-Nimmerleins-Tag geschoben zu werden droht.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wann soll nach Auffassung/Einschätzung der Staatsregierung die Realisierung des „Südastes“ in Angriff genommen werden und für wann ist die Fertigstellung vorgesehen?
2. Auf welche Kostenhöhe schätzt die Staatsregierung die Realisierung des „Südastes“ ein?
3. Aus welchen Mitteln soll die Realisierung des „Südastes“ finanziert werden?
4. Hält die Staatsregierung die Beseitigung von Engpässen (fehlendes Gleis und fehlende Bahnsteigkante) aufgrund des „Kopfmachens“ am Ostbahnhof für den Zeitraum bis zur Fertigstellung des „Südastes“ für zielführend und für umsetzbar?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 28.05.2017

1. Wann soll nach Auffassung/Einschätzung der Staatsregierung die Realisierung des „Südastes“ in Angriff genommen werden und für wann ist die Fertigstellung vorgesehen?

Der von der Staatsregierung vorgesehene Bahnausbau in der Region München kann in verkehrlich sinnvollen und bautechnisch aufeinander aufsetzenden Schritten realisiert werden. Der sogenannte Südast, welcher eine direkte Fahrmöglichkeit für S-Bahnen aus Richtung Giesing in die 2. Stammstrecke ermöglicht, soll nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke realisiert werden. Um die Nachbaubarkeit des Südastes zu gewährleisten, werden beim Bau der 2. Stammstrecke Teile des Abzweigbauwerkes bereits vorbereitet.

2. Auf welche Kostenhöhe schätzt die Staatsregierung die Realisierung des „Südastes“ ein?

Eine belastbare Aussage zu möglichen Kosten für einen Südast aus der 2. Stammstrecke kann derzeit nicht gemacht werden.

3. Aus welchen Mitteln soll die Realisierung des „Südastes“ finanziert werden?

Entsprechend den Finanzierungsgrundsätzen für S-Bahn-Infrastruktur geht die Staatsregierung davon aus, dass die wesentlichen Kosten von Freistaat und Bund getragen werden.

4. Hält die Staatsregierung die Beseitigung von Engpässen (fehlendes Gleis und fehlende Bahnsteigkante) aufgrund des „Kopfmachens“ am Ostbahnhof für

den Zeitraum bis zur Fertigstellung des „Südastes“ für zielführend und für umsetzbar?

Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird die bestehende Stammstrecke und somit auch der Ostbahnhof entlastet. Damit bestehen auch ausreichende Freiheitsgrade, das sogenannte Kopfmachen (Fahrtrichtungswechsel) der S-Bahnen von/nach Kreuzstraße und Holzkirchen auf der vorhandenen Infrastruktur des Ostbahnhofs fortzuführen.