



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 14.01.2014

Qualitäts- und Kapazitätsprobleme bei der S-Bahn München

Im Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie gab es am 28. November 2013 einen Bericht des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr und der Deutschen Bahn zu Qualitäts- und Kapazitätsproblemen bei der S-Bahn München. Dabei sind einige Fragen offen geblieben.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie soll der Triebwagenmangel bei der S-Bahn München, der Taktverdichtungen und Zugverstärkungen verhindert, mittel- und langfristig beseitigt werden?
2. Inwieweit ist es gelungen, in Stuttgart bzw. in Frankfurt am Main frei werdende Fahrzeuge des Typs 423 bei der S-Bahn München einzusetzen, wie die DB schon im Vorjahr überlegt hat?
3. Welche Maßnahmen aus dem 13-Punkte-Sofortprogramm „Qualität im Münchner S-Bahn-System“ beabsichtigt die Staatsregierung vorzuziehen, nachdem der 2. S-Bahn-Tunnel in immer weitere Ferne rückt?
4. Wie ist der Sachstand bei der Umsetzung des 13-Punkte-Sofortprogramms „Qualität im Münchner S-Bahn-System“?
5. Wie ist der Sachstand bei der Realisierung eines Regionalzughalts Poccistraße?
6. Wann ist mit der Beseitigung des Nadelöhrs am Westkopf Pasing zu rechnen?
7. Wie steht es um den viergleisige Ausbau für die S 4 Richtung Eichenau, nachdem das Projekt nicht im GVFG-Bundesprogramm enthalten ist?
8. Inwieweit ist das Tunnelprofil des 2. S-Bahn-Tunnels regionalzugtauglich?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 25.02.2014

1. Wie soll der Triebwagenmangel bei der S-Bahn München, der Taktverdichtungen und Zugverstärkungen verhindert, mittel- und langfristig beseitigt werden?

Bestandteil der Planungen für die Neuvergabe der Verkehrsleistungen auf dem Netz der S-Bahn München nach 2017 ist auch ein mittel- und langfristiges Fahrzeugkonzept unter Berücksichtigung notwendiger Angebots- und Kapazitätsausweitungen. Die Planungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, so dass noch keine konkrete Aussage getroffen werden kann.

2. Inwieweit ist es gelungen, in Stuttgart bzw. in Frankfurt am Main frei werdende Fahrzeuge des Typs 423 bei der S-Bahn München einzusetzen, wie die DB schon im Vorjahr überlegt hat?

Der Zulauf zusätzlicher Fahrzeuge des Typs ET 423 war nie angedacht. Es ging vielmehr um Fahrzeuge des Typs ET 420. Diese werden bei der S-Bahn Stuttgart durch die Umstellung der dortigen Flotte frei und stehen nach einer Redesign-Maßnahme voraussichtlich ab Dezember 2014 für den Einsatz bei der S-Bahn München zur Verfügung.

3. Welche Maßnahmen aus dem 13-Punkte-Sofortprogramm „Qualität im Münchner S-Bahn-System“ beabsichtigt die Staatsregierung vorzuziehen, nachdem der 2. S-Bahn-Tunnel in immer weitere Ferne rückt?

Für die Maßnahmen aus dem von der Bayerischen Staatsregierung am 09.05.2012 beschlossenen 13-Punkte-Sofortprogramm wird eine Realisierung vor der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke angestrebt, da die Maßnahmen qualitative Verbesserungen bei der S-Bahn ermöglichen. Allerdings entfalten einige der Maßnahmen ihre volle verkehrliche Wirkung erst mit der 2. Stammstrecke. Die Bayerische Staatsregierung setzt sich daher mit Nachdruck für eine zeitnahe Realisierung der 2. Stammstrecke ein.

4. Wie ist der Sachstand bei der Umsetzung des 13-Punkte-Sofortprogramms „Qualität im Münchner S-Bahn-System“?

Die Deutsche Bahn als Maßnahmenträgerin ist damit befasst, die notwendigen Planungen und Genehmigungsverfahren durchzuführen bzw. vorzubereiten.

5. Wie ist der Sachstand bei der Realisierung eines Regionalzughalts Poccistraße?

Am 23.07.2013 hat die Bayerische Staatsregierung beschlossen, den Regionalzughalt Poccistraße als ergänzende Maßnahme in das Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München aufzunehmen.

Derzeit wird von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft auf Basis der dem Beschluss der Staatsregierung vorgelagerten Untersuchungen zum Regionalzughalt Poccistraße die Verkehrliche Aufgabenstellung erarbeitet und mit allen Beteiligten abgestimmt. Sie bildet die Grundlage für die zwischen dem Freistaat und der Deutschen Bahn noch festzulegenden Planungs- und Realisierungsschritte.

6. Wann ist mit der Beseitigung des Nadelöhrs am Westkopf Pasing zu rechnen?

Der Ausbau des Westkopfes des Bahnhofs Pasing ist Bestandteil des im Bahnknoten-Konzept der Bayerischen Staatsregierung verankerten Streckenausbau der S 4 West und wird in diesem Rahmen vorangetrieben.

7. Wie steht es um den viergleisige Ausbau für die S 4 Richtung Eichenau, nachdem das Projekt nicht im GVFG-Bundesprogramm enthalten ist?

Der eingeleitete Optimierungsprozess für den in den bisherigen Planungen unterstellten Infrastrukturbedarf, welcher nur zu einem knapp positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis geführt hat, konnte aufgrund der komplexen inhaltlichen Anforderungen an den Streckenausbau insbesondere an die Ausbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofs Pasing noch nicht abgeschlossen werden.

Positive Ergebnisse aus dem Optimierungsprozess vorausgesetzt, werden dann von der Bahn die Planungsschritte bis zur Genehmigungsplanung erarbeitet. Die dafür notwendigen Planungsmittel hat der Freistaat bereitgestellt.

Aufgrund der Bedeutung des Ausbaus der S 4 hat der Freistaat die Maßnahme beim Bund für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet. Der Ausbau der S 4 West erscheint jedoch nicht im GVFG-Bundesprogramm 2013–2017, da aufgrund des noch frühen Projektstandes ein Realisierungsbeginn in dem hier betrachteten Zeitraum nicht zu erwarten ist.

8. Inwieweit ist das Tunnelprofil des 2. S-Bahn-Tunnels regionalzugtauglich?

Für die Verbindungen aus der 2. Stammstrecke in die Metropolregion sind Fahrzeugkonzepte vorgesehen, die technisch mit den Anforderungen der S-Bahn vergleichbar sind (S-Bahn-ähnliche Verkehre). Grundsätzlich entsprechen moderne Elektrotriebwagen weitestgehend diesen Anforderungen bzw. können noch fehlende Komponenten nachgerüstet (z. B. LZB) oder bei Fahrzeugneuanschaffungen entsprechend bestellt werden.