

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
 vom 06.09.2012

13-Punkte-Sofortprogramm „Qualität im Münchner S-Bahn-System“

Die Staatsregierung hat am 9. Mai 2012 ein 13-Punkte-Sofortprogramm für besseren Nahverkehr der Metropolregion München in Höhe von 870 Millionen Euro beschlossen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Welche Bauzeiten und welche Baukosten erwartet das StMWIVT für jede einzelne der 13 Maßnahmen (bitte auflisten)?
2. Wie sieht das Finanzierungskonzept für das 13-Punkte-Programm aus?
3. Welche Finanzierungsquellen sollen genutzt werden?
4. Wie viel zusätzliche Abstellkapazität (laufende Gleis- meter bzw. Stellmöglichkeiten von S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 423 und gegebenenfalls anderer Bau- reihen) werden im S-Bahn-Betriebswerk Steinhausen geschaffen?
5. Wie viel zusätzliche Werkstattkapazität im S-Bahn- Betriebswerk Steinhausen wird geschaffen, da die al- leinige verbesserte Abstellung noch keine schnellere Reparatur erlaubt?
6. Wie viel der heute bereits bestehenden Kapazität (Ab- stell- und Werkstattkapazität) werden durch Nicht-S- Bahn-Triebwagen, vor allem Triebwagen der Baureihe 440 belegt (bitte nach Fahrzeugtyp auflisten)?
7. In welchem Rahmen beteiligen sich Unternehmen der DB AG, der dieser Ausbau zugutekommt, an dieser Maßnahme im S-Bahn-Betriebswerk Steinhausen?
8. a) An welchem Gleis soll der neue Bahnsteig in Markt Schwaben entstehen?
 b) Inwieweit kann ein Bahnsteig die Abhängigkeit von Zügen der Gegenrichtung verringern?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**
 vom 16.11.2012

Zu 1.:

Für die Maßnahmen im von der Bayerischen Staatsregierung beschlossenen 13-Punkte-Sofortprogramm werden nach der- zeitigem Planungsstand folgende Bauzeiten und Baukosten erwartet:

Maßnahme	vsI. Bauzeit	vsI. Baukosten
Wendegleis Weßling	Inbetriebnahme bis Ende 2017 möglich	15 Mio. €
Abzweigstelle Westkreuz	Inbetriebnahme bis Ende 2017 wegen schwierigerem Planfeststellungsverfahren nicht gesichert	17 Mio. €
Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) Pasing	steht in Abhängigkeit zur Maßnahme Abzweigstelle Westkreuz	10 Mio. €
Bahnsteig Markt Schwaben	Inbetriebnahme bis Ende 2017 ist möglich	10 Mio. €
140 km/h Flughafen	Inbetriebnahme bis Ende 2017 ist möglich	4 Mio. €
Sendlinger Spange	Inbetriebnahme von Teilmaßnahmen bis Ende 2015 möglich	10 Mio. €
S7-Verlängerung Geretsried	bei Vorliegen von Baurecht bis 2015 wäre eine Inbetriebnahme bis Ende 2018 möglich	120 Mio. €
Ausbau Linie A	Inbetriebnahme bis Ende 2014 angestrebt	48 Mio. €
Werk Steinhausen	Inbetriebnahme bis Ende 2016 ist möglich	45 Mio. €
Neufahrner Kurve	Inbetriebnahme nach Aussage der Bahn nicht vor 2017	85 Mio. €
Lückenschluss Erding	Inbetriebnahme 2020 bleibt möglich	300 Mio. €
Walpertskirchner Spange	weitere Entwicklung ist abhängig von der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing	150 Mio. €
Barrierefreier Ausbau (2013–2018)	Verhandlungen zwischen Freistaat und Bahn für das Nachfolgeprogramm zum barrierefreien Ausbau von Bahnstationen laufen	50 Mio. €

Zu 2.:

Für die Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms Wen- degleis Weßling, Abzweigstelle Westkreuz, Linienförmige Zugbeeinflussung Pasing, Bahnsteig Markt Schwaben, 140 km/h Flughafen, Sendlinger Spange, S7-Verlängerung Ge-

retsried, Linie A, Werk Steinhausen, Neufahrner Kurve, Lückenschluss Erding und Barrierefreier Ausbau ist eine Finanzierungsbeteiligung aus GVFG-Mitteln des Freistaates Bayern und z. T. des Bundes sowie FAG-Mitteln geplant.

Die Walpertskirchner Spange ist Bestandteil des im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Knotens München und soll mit Mitteln aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) finanziert werden.

Zu 3.:

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Zu 4.:

Gemäß dem aktuellen Planungsstand der Bahn werden die folgenden Kapazitäten vorgesehen:

Gleis	Stellplätze für Elektrotriebwagen (ET) der Baureihe 423
18	2x ET
19	3x ET
20	3x ET
21	4x ET
22	4x ET
23	5x ET
24	6x ET

Zu 5.:

Bei der Erweiterung der Abstellanlage handelt es sich ausschließlich um ein Infrastrukturvorhaben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens DB Netz AG Regionalbereich Süd. Erweiterungen der Werkstattkapazitäten des Eisenbahnverkehrsunternehmens sind nicht Bestandteil dieses Vorhabens.

Zu 6.:

Derzeit werden in der Werkstatt Steinhausen 238 Elektrotriebwagen (ET) der Baureihe 423 (S-Bahn) sowie die ET 440 der Teilnetze Fugger- und Donau-Isar-Express und ET

425/426 des DB Regio Verkehrsbetriebs Oberbayern (Werdenfels) instand gehalten.

Die Elektrotriebwagen des Regionalverkehrs werden dem Betriebshof Steinhausen ausschließlich zum Zweck der Instandhaltung zugeführt. Betriebsfähige Elektrotriebwagen des Regionalverkehrs in umlaufbedingten Stillständen werden im Betriebshof Steinhausen nicht abgestellt.

Anlass für den zusätzlichen Infrastrukturbedarf an Abstellgleisen war und ist die Beschaffung zusätzlicher ET 423 als Grundlage für die Einführung des 10-Minuten-Taktes der S-Bahn München im Jahr 2004. Aufgrund aktuell fehlender Abstellkapazitäten im Betriebshof Steinhausen werden ET 423 in betrieblichen Stilllagen umlaufgebunden zur Abstellung in Außenbahnhöfe überführt.

Zu 7.:

Die Gespräche zwischen Freistaat und Bahn sind noch nicht abgeschlossen. Belastbare Aussagen zur Finanzierung sind daher derzeit nicht möglich.

Zu 8. a) und b):

Der neue Bahnsteig in Markt Schwaben soll am Gleis 5 errichtet werden.

Aktuell verfügt der Bahnhof Markt Schwaben nur über einen S-Bahnsteig am Gleis 4. Um zukünftig auch Begegnungen von S-Bahnen im Bahnhof Markt Schwaben ohne Inanspruchnahme der Gleise 1 bis 3, welche dem Zugverkehr von und nach Mühldorf vorbehalten sind, ermöglichen zu können, soll am Gleis 5 der neue S-Bahnsteig errichtet werden. Damit kann die betriebliche Flexibilität und die Stabilität des S-Bahn-Systems so verbessert werden, dass bei Zugverspätungen die Systemkreuzung von Ottenhofen nach Markt Schwaben verlegt werden kann. Verspätungsübertragungen werden dadurch reduziert.