



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 24.02.2015

### **2. S-Bahn-Tunnel XIII – „Regionalzüge im 2. Tunnel“ – Projektrealisierung**

Eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ wird gelegentlich auch seitens des Freistaats Bayerns überlegt, ohne dass hierzu bisher genaue Fakten bekannt wären.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie ist der weitere Zeitplan für alle für einen Regionalzugverkehr im „2. S-Bahn-Tunnel“ jeweils erforderlichen Planfeststellungsabschnitte (in Jahresschritten mit Angabe des angestrebten Inbetriebnahmejahres)?
2. Wie hoch sind die prognostizierten Investitionskosten für die Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ gemäß jüngster Kostenschätzung (mit Jahresangabe)?
3. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse würden im Falle einer Fortführung des GVFG nach 2019 noch in Anspruch genommen werden (Angabe der GVFG-Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren GVFG-Zuschussbedarfes)?
4. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus welchen weiteren staatlichen Finanzierungstöpfen für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse wären nach 2019 noch erforderlich (Angabe der Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren Zuschussbedarfes)?
5. In welcher Höhe beteiligen sich der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Bahn, die Landeshauptstadt München, der Flughafen München und ggf. weitere (zu nennende) Projektpartner an den Investitionskosten einer Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ (Angabe der Höhe der finanziellen Beteiligung der aufgeführten Beteiligten einzeln und insgesamt)?
6. Werden für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ Regionalisierungsmittel und/oder SPNV-Pönalegelder verwendet, und wenn ja, in

welcher Höhe (Angabe der Höhe der Regionalisierungsmittel / SPNV-Pönalegelder für dieses Projekt)?

7. Wie hoch ist der berücksichtigte finanzielle Risikopuffer für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ und welche Risiken berücksichtigt dieser (Angabe der finanziellen Höhe des Risikopuffers und Nennung der darin berücksichtigten Risiken)?
8. Wann erfolgt eine Planauslage der für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ erforderlichen Planänderungen und Neuplanungen?

## Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 14.08.2015

Das Bahnknoten-Konzept der 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.

Für diese sogenannten Regional-S-Bahnen sind Fahrzeugkonzepte, basierend auf modernen Elektrotriebwagen, die die technischen Erfordernisse zum Befahren des Stammstreckenbereichs mit den verkehrlichen Anforderungen des Regionalverkehrs verknüpfen, vorgesehen. Grundsätzlich entsprechen moderne Elektrotriebwagen weitestgehend diesen Erfordernissen bzw. können bei Neuanschaffungen entsprechend bestellt werden.

### **1. Wie ist der weitere Zeitplan für alle für einen Regionalzugverkehr im „2. S-Bahn-Tunnel“ jeweils erforderlichen Planfeststellungsabschnitte (in Jahresschritten mit Angabe des angestrebten Inbetriebnahmejahres)?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen haben keine Auswirkungen auf den Zeitplan für die Planfeststellungsabschnitte der 2. Stammstrecke.

### **2. Wie hoch sind die prognostizierten Investitionskosten für die Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ gemäß jüngster Kostenschätzung (mit Jahresangabe)?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen haben keine Auswirkungen auf die bisher ermittelten Investitionskosten.

**3. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse würden im Falle einer Fortführung des GVFG nach 2019 noch in Anspruch genommen werden (Angabe der GVFG-Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren GVFG-Zuschussbedarfes)?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen erfordern keine zusätzlichen Zuschüsse aus dem GVFG bzw. eines möglichen Folgeprogramms.

**4. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus welchen weiteren staatlichen Finanzierungstöpfen für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse wären nach 2019 noch erforderlich (Angabe der Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren Zuschussbedarfes)?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen erfordern keine zusätzlichen Zuschüsse aus weiteren staatlichen Finanzierungstöpfen.

**5. In welcher Höhe beteiligen sich der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Bahn, die Landeshauptstadt München, der Flughafen München und ggf. weitere (zu nennende) Projektpartner an den Investitionskosten einer Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ (An-**

**gabe der Höhe der finanziellen Beteiligung der aufgeführten Beteiligten einzeln und insgesamt)?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen erfordern keine zusätzliche finanzielle Beteiligung vom Freistaat Bayern, der Bundesrepublik Deutschland, der Deutschen Bahn, der Landeshauptstadt München, des Flughafens München und ggf. weiterer Projektpartner.

**6. Werden für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ Regionalisierungsmittel und/oder SPNV-Pönalegelder verwendet und wenn ja, in welcher Höhe (Angabe der Höhe der Regionalisierungsmittel / SPNV-Pönalegelder für dieses Projekt)?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen erfordern keinen zusätzlichen Einsatz von Regionalisierungsmitteln und/oder SPNV-Pönalegeldern.

**7. Wie hoch ist der berücksichtigte finanzielle Risikopuffer für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ und welche Risiken berücksichtigt dieser (Angabe der finanziellen Höhe des Risikopuffers und Nennung der darin berücksichtigten Risiken)?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen erfordern keine zusätzliche Berücksichtigung von finanziellen Risikopuffern.

**8. Wann erfolgt eine Planauslage der für eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ erforderlichen Planänderungen und Neuplanungen?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen machen keine gesonderte Planauslage erforderlich.