

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Die Staatssekretärin



Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Präsidentin des Bayerischen Landtags
Frau Barbara Stamm
Maximilianeum
81627 München

Telefon
089 2162-2521

Telefax
089 2162-2818

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
PI/G-4253-3/425 W
10.02.2010

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
VII/2 – 7157 a/629/1

München,
20.04.2010

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge, Fraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 01.02.2010 betreffend:**

**Fragen zum Gutachten „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-
Tunnel / Südring“ – Fragen zu Angebotskonzepten/
Betriebsprogrammen und zur Nutzen-Kosten-Untersuchung 1
(Stammstrecke XXXII)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.

Die vergleichende Untersuchung hatte die Aufgabenstellung, den Südring unter den Zielsetzungen einer 2. S-Bahn-Stammstrecke zu untersuchen. Nur bei gleichen Randbedingungen können die verkehrlichen Wirkungen sowie die jeweils zu erzielenden Nutzen-Kosten-Verhältnisse zwischen der Tunnellösung und dem Südring belastbar verglichen werden.

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München
Öffentliche Verkehrsmittel: U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de



Zu Frage 2.

Von einem „Abhängen“ einzelner innerstädtischer S-Bahn-Stationen kann bei den vorliegenden Betriebskonzepten keine Rede sein. Bisher bestehende Direktverbindungen werden in den betreffenden Fällen durch bahnsteiggleiche Umsteigeverbindungen mit kurzen Übergangszeiten ersetzt.

Der Fahrzeitunterschied zwischen bestehender Stammstrecke und 2. S-Bahn-Tunnel bzw. Südring würde bei einer Aufteilung der auf einem Linienast verkehrenden Züge auf die Stammstrecke und den Südring bzw. den 2. S-Bahn-Tunnel zu fahrgastunfreundlichen „Hinketakten“ im Osten oder zur Durchmischung von Linien führen. Deshalb haben die Gutachter eine konsequente Führung „ganzer“ Linien entweder über die 2. S-Bahn-Stammstrecke oder die bestehende Stammstrecke vorgesehen. Welche Linie über die bestehende Stammstrecke gefahren wird, ergab sich aus fahrplantechnischen Überlegungen.

Zu Frage 3.

Mit dem 2. S-Bahn-Tunnel wird an den maßgeblichen Aufkommenschwerpunkten die Platzkapazität deutlich erhöht, Einschränkungen an den übrigen Halten sind dem gegenüber vertretbar. Ziel eines 2. S-Bahn-Tunnels ist eine Entlastung der bestehenden Stammstrecke auf 24 Züge pro Stunde und Richtung zur Reduktion der Störanfälligkeit und zur Stabilisierung der Betriebsqualität.

Zu Frage 4.

Die S 27 muss derzeit aus Richtung Deisenhofen kommend ab Heimeranplatz zum Hauptbahnhof (Starnberger Flügelbahnhof) geführt werden, da die Strecke nach Pasing und auch der Bahnhof Pasing zusätzliche S-Bahnen aus Richtung Heimeranplatz auf der eingleisigen Strecke nicht aufnehmen kann. Die derzeitige Führung der S 27 zum Hauptbahnhof ist aus der Sicht der Fahrgäste unattraktiv. Demzufolge verlassen die meisten Fahrgäste die ohnehin schwach ausgelasteten Züge der S 27 bereits an der Donnersbergerbrücke und steigen dort um.

Durch die Realisierung des Südringes kann die eingangs beschriebene Situation verbessert werden. Der Streckenausbau zwischen Heimeranplatz und dem Bahnhof Laim und das zusätzliche Wendegleis in Pasing ermöglichen eine Führung von zusätzlichen Fahrten der S 20 nach Pasing. Damit wird ein zusätzlicher Nutzen für die Fahrgäste generiert. Das Bedienungsangebot zwischen Heimeranplatz und Deisenhofen bleibt in beiden Fällen unverändert.

Zu Frage 5.

Das neue Angebotskonzept des 15-Minuten-Taktes mit zusätzlichen Express-S-Bahnen sieht vor, dass der heutige 20-Minuten-S-Bahngrundtakt auf einen 15-Minuten-Takt umgestellt wird. Damit fahren ganztägig statt drei S-Bahnen pro Richtung und Stunde zukünftig vier S-Bahnen pro Richtung und Stunde. Zusätzlich zu dem 15-Minuten-S-Bahngrundtakt verkehren auf Linien mit separater S-Bahn-Infrastruktur ganztägig Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt. Dadurch werden schnelle Verbindungen vom S-Bahn-Außenbereich und Aufkommensschwerpunkten an den Linienästen in die Münchner Innenstadt möglich. Im Rahmen der derzeitigen Planungen gibt es zwei Ausnahmen von diesem Angebotskonzept: Die S-Bahnlinien Petershausen – Holzkirchen und Wolfratshausen – Kreuzstraße behalten zunächst den 20-Minuten-Takt. Dieser wird auf der S-Bahnlinie Petershausen – Holzkirchen zwischen Dachau und Deisenhofen während der Hauptverkehrszeiten zum 10-Minuten-Takt verdichtet.

Die im Rahmen der vergleichenden Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring erstellten Angebotskonzepte dienen dem Vergleichszweck. Die Untersuchung verdeutlicht, dass das neue Taktmodell unabhängig von einem 2. S-Bahn-Tunnel oder einem S-Bahn-Südring die größten Verlagerungen vom Individualverkehr zum ÖPNV erwarten lässt. Die attraktivste Lösung für den ÖPNV ergibt sich aus der Kombination des 2. S-Bahn-Tunnels und dem neuen Taktmodell. Die erzielbaren Verlagerungen vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel zeigen, dass der 2. S-Bahn-Tunnel verkehrspolitisch der richtige Ansatz ist. Bis zur Inbe-

triebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird das neue Taktmodell weiterentwickelt. In der Phase danach bietet das Modell Entwicklungsperspektiven. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke bietet die notwendigen Kapazitäten, um das derzeit geplante Startkonzept weiter verdichten zu können.

Die vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring hat gezeigt, dass der 2. S-Bahn-Tunnel zusammen mit dem neuen Taktmodell eines 15-Minuten-S-Bahngrundtakts und zusätzlichen Express-S-Bahnen die attraktivste Lösung für den öffentlichen Verkehr darstellt. Dass die Weiterentwicklung des Münchner S-Bahnsystems Änderungen für die Fahrgäste mit sich bringen wird, ist unvermeidbar. Auch ein Ausbau des Südrings hätte Änderungen für die Kunden der Münchner S-Bahn zur Folge gehabt. Diese wären aber mit weitaus weniger positiven Effekten verbunden gewesen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die von einer Verringerung der Anzahl der Direktverbindungen betroffenen Bahnhöfe in Summe weniger als die Hälfte der Verkehrsnachfrage aufweisen als die sowohl von der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke als auch vom 2. S-Bahn-Tunnel bedienten Bahnhöfe:

- Summe der Bahnhofsbelastungen (Einsteiger, Aussteiger und Umsteiger) der Bahnhöfe Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz, Isartor und Rosenheimer Platz: 250.000 Personenfahrten/Werktag,
- Summe der Bahnhofsbelastungen (Einsteiger, Aussteiger und Umsteiger) der Bahnhöfe Hauptbahnhof, Marienplatz/Marienhof und Ostbahnhof: 535.000 Personenfahrten/Werktag.

Zu Frage 6.

Für die Strecke Geltendorf – Pasing ist bei den Mitfällen 6T und 6S kein Ausbau der Infrastruktur unterstellt. Die Koordination mit dem Regionalverkehr und dem EC München – Zürich erfordert geringe Abweichungen

vom exakten Viertelstundentakt. Für die Abweichungen im Abschnitt Buchenau – Grafrath sind zweistündliche Überholungen der S-Bahn durch den überregionalen Verkehr verantwortlich. Auf der Strecke von/nach Freising ist ein Halbstundentakt beim RE-Verkehr von/nach Regensburg bzw. Passau/Plattling unterstellt. Bei den Mitfällen 1S und 1T führt dies zu einer stündlichen Überholung der S-Bahn in Oberschleißheim (stadtauswärts) und in Feldmoching (stadteinwärts).

Zu Frage 7.

Die angesprochenen 1.700 Umsteiger je Werktag zwischen den S-Bahnhöfen Marienhof und Marienplatz sind Fahrgäste auf der S 1 und der S 6 mit Fahrtzielen am Isartor sowie am Rosenheimer Platz. Nach Realisierung des 2. S-Bahn-Tunnels können nach derzeitigem Planungsstand für die Angebotskonzepte die beiden genannten Stationen ausgehend von diesen Streckenästen nicht mehr umsteigefrei erreicht werden. Als Umsteigeknoten bietet sich theoretisch zunächst die Station Laim an. Allerdings ist aufgrund der deutlich kürzeren Fahrzeit entlang des 2. S-Bahn-Tunnels mit 5 Minuten zum Marienhof gegenüber 10 Minuten auf der bestehenden Stammstrecke zum Marienplatz der Umstieg in der Innenstadt trotz des 4-minütigen Umsteigeweges die schnellere Variante. Hinzu kommt noch die kürzere Wartezeit am Marienplatz infolge der dichteren Zugfolge. Für die Fahrgäste ergibt sich damit gegenüber dem Status quo eine kürzere Fahrzeit.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel