

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 2162-2760

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
PI/G-4253-3/420 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 zur Stammstrecken-Problematik generell
wie auch zur Zweiten Röhre 2 (Stammstrecke XXXIX)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.

Zum volkswirtschaftlichen Nutzen für alle S-Bahn-Fahrgäste im Fahrplanjahr 2009/2010 im Vergleich zum Fahrplanjahr 2008/2009 können von den Gutachtern keine Angaben gemacht werden, da die hierzu benötigten Nachfragedaten nicht vorliegen. Im Übrigen ist ein Vergleich zwischen 2008/2009 und 2009/2010 nicht sinnvoll, da erst nach Abschluss der „Einschwungphase“ (in der Regel etwa 2 Jahre) aussagekräftige Analysen über die Nachfragewirkungen der neuen S-Bahn-Station Hirschgarten getroffen werden können.

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.

Bei einer Totalsperrung der bestehenden Stammstrecke ist in den aktuellen Planungen vorgesehen, dass mit Ausnahme der S 2 und der S 7 (Ableitung zum nördlichen Flügelbahnhof) alle übrigen Linien im Viertelstundentakt über die 2. Stammstrecke verkehren. Damit erhöht sich die Belastung der 2. Stammstrecke von im Startkonzept 14 auf 20 Züge pro Stunde und Richtung (bzw. 24 Züge pro Stunde und Richtung S-Bahn und ÜFEX zusammen). Ein kontinuierlicher Fahrgastabfluss ist gewährleistet. Die Fahrgastwechselzeiten werden sich nur unwesentlich verlängern und im Bereich von einer Minute liegen.

Zu Frage 3.

Auf der bestehenden Stammstrecke bestehen Gleiswechsellmöglichkeiten im Bereich Pasing, Laim, Hackerbrücke, Isartor und Ostbahnhof. Zusätzliche Weichenverbindungen im Bereich Karlsplatz (Stachus) / Marienplatz führen weder zu einer nennenswerten Verbesserung im Störfall auf der Stammstrecke noch schaffen sie zusätzliche Kapazitäten für Taktverbesserungen.

Aufgrund der dichten Zugfolge in Richtung und Gegenrichtung auf der S-Bahn-Stammstrecke besteht im übrigen keine ausreichende Möglichkeit, das Gegengleis beim Auftreten eines Störfalls zu nutzen.

Zu Frage 4. a)

Nein, diese Auffassung wird nicht geteilt. Zielsetzung der Weiterentwicklung des Münchner S-Bahn-Systems ist es, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr zu gewinnen. Dies ist nur durch eine Erhöhung der Angebotsqualität gegenüber dem heutigen Zustand zu erreichen. Unter „Erhöhung der Angebotsqualität“ werden insbesondere

- höhere Bedienungshäufigkeiten auf den S-Bahn-Außenästen,
- Reisezeitverkürzungen und
- eine verbesserte Betriebsqualität

verstanden.

Ohne eine erweiterte Infrastruktur im Kernbereich der S-Bahn München ist eine Erhöhung der Bedienungshäufigkeiten auf den westlichen Außenästen und eine nachhaltige Verbesserung der Betriebsqualität durch Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke von Zügen und einer Entflechtung der Fahrgastströme an den Stationen Hauptbahnhof und Marienplatz nicht möglich.

Die in der Frage bestrittene Kapazitätsauslastung der bestehenden Stammstrecke ist im übrigen gegeben. Maßgeblich für die Beurteilung dieser Frage ist nicht die Querschnittskapazität, sondern die volle Auslastung mit 30 Zügen je Stunde und Richtung.

Zu Frage 4. b)

Die Angebotsplanung zur Einführung des 10-Minuten-Takts unterstellte grundsätzlich für alle Linien mit 10-Minuten-Takt sowie für die S 7 Vollzugbildung. Vereinzelt zusätzliche Langzugbildungen in der HVZ sollten davon unberührt bleiben. Die Vermutung, dass das bestehende System grundsätzlich auch mit Langzugbildung auf allen Linien qualitätsgerecht fahrbar wäre, entspricht nicht der Realität. Die Gleisbelegungszeiten bei Langzügen sind in den für die Leistungsfähigkeit relevanten Bahnsteigabschnitten wegen der größeren Zuglänge länger als bei Vollzügen. Ursächlich ist dafür die für das genaue Treffen des Haltepunkts erforderliche höhere Präzision beim Bremsvorgang, welche eine flachere Bremskurve (also frühzeitig reduzierte Geschwindigkeiten) bedingt.

Eine Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste wäre zudem durch verstärkte Langzugbildung nicht erreichbar. Eine solche kann nur durch Entlastung der bestehenden Stammstrecke und gleichzeitig Taktverdichtung im Gesamtsystem erzielt werden.

Zu Frage 5.

Nein, diese Auffassung wird nicht geteilt. Bei Realisierung des 2. S-Bahn-Tunnels wird die U5 zwischen dem Hauptbahnhof und dem Ostbahnhof um bis zu 8.600 Personenfahrten je Werktag (7 % der Querschnittsbelastungen im Bezugsfall) entlastet, während die U3/U6 zwi-

schen Odeonsplatz, Marienplatz und Sendlinger Tor um 3.400 bzw. 6.000 Personenfahrten je Werktag (3 % der Querschnittsbelastungen im Bezugsfall) zusätzlich belastet wird.

Diese zusätzlichen Fahrgäste auf der U3/U6 können problemlos aufgenommen werden, da auf dem am stärksten belasteten Streckenabschnitt zwischen Odeonsplatz und Marienplatz bei einer Querschnittsbelastung von 200.700 Personenfahrten je Werktag eine maximale rechnerische Auslastung von 56% prognostiziert wird. Diese Auslastung liegt unterhalb der Vergleichswerte der U2 zwischen Hauptbahnhof und Königsplatz mit einer Auslastung von 68% und auch unterhalb des VDV-Richtwertes mit einer zulässigen Auslastung von 65%.

Die „gefühlte“ Überlastung der U3/U6 im Bereich Marienplatz resultiert aus der ungleichmäßigen Verteilung der Fahrgäste innerhalb der betreffenden U-Bahn-Züge in Folge des heutigen Zuganges über den Südkopf der S-Bahn-Station Marienplatz. Mit Realisierung des 2. S-Bahn-Tunnel wird diese ungleichmäßige Verteilung der Fahrgäste entschärft, da die Verbindung zur S-Bahn-Station Marienhof über den Nordkopf des U-Bahnhofes Marienplatz hergestellt wird.

Zu Frage 6.

Bei Realisierung des Südringes werden im Mitfall 6S gemäß den Fahrgastprognosen Fahrgastrückgänge auf den stark belasteten Streckenabschnitten Marienplatz – Goetheplatz bzw. Hauptbahnhof – Kolombusplatz erwartet. Auf den angesprochenen Streckenabschnitten Mangfallplatz – Kolombusplatz bzw. Harras – Poccistraße sowie Thalkirchen – Poccistraße werden geringfügige Fahrgastzuwächse erwartet. Da die angesprochenen Fahrgastzuwächse sich nahezu vollständig auf die genannten Streckenabschnitte beschränken, kann nicht generell von einer gleichmäßigeren Verteilung der Fahrgäste im Betriebszweig U-Bahn gesprochen werden.

Hinzu kommt, dass die U 3/6 bei einem Südring-Ausbau zwischen den Stationen Implerstraße und Marienplatz stärker belastet und damit die

bereits heute stark belasteten U-Bahn-Stationen Sendlinger Tor und Marienplatz an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen würden.

Zu Frage 7.

Um eine Finanzierung möglichst vieler Maßnahmen zu ermöglichen, muss auf verschiedene Finanzierungstöpfe zugegriffen werden.

So sollen 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie 1. und 2. Baustufe des Erdinger Ringschlusses aus GVFG-Landes- und Bundesmitteln bezuschusst werden (üblicher Bundesanteil: 60 % der zuwendungsfähigen Baukosten), während die schnelle Flughafenbindung sowie die 3. und (teilweise) 4. Baustufe des Erdinger Ringschlusses aus Bedarfsplanmitteln des Bundes finanziert werden sollen. Der Bund hat zu diesem Konzept bereits seine grundsätzliche Zustimmung erklärt.

Zu Frage 8.

Bundesmittel aus dem GVFG-Bundesprogramm stehen noch bis 2019 zur Verfügung. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, schnellstmöglich mit dem Bau zu beginnen, um die erforderlichen Jahresscheiben bis spätestens 2019 abrufen zu können. Bei Zugrundelegung einer durchschnittlichen jährlichen Baukostensteigerung von 3 % müsste der Bund insgesamt rd. 1 Mrd. € zur Verfügung stellen, also ca. 110 Mio. € jährlich. Dies ist durch Aufstockung der GVFG-Bundesmittel im Rahmen eines Sonderbudgets „Olympia“ und durch Abrufen von Ausgaberesten durch den Freistaat am Jahresende darstellbar. Allerdings müssen Verzögerungen beim Baubeginn unbedingt vermieden werden, um die Anzahl der abrufbaren Jahresscheiben nicht zu verringern.

Mit freundlichen Grüßen