

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Martin Runge, Dr. Christian Magerl** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 09.05.2006

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke III, IV, V)

Stammstrecke III

In Ergänzung und Vertiefung unserer Anfragen Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I) und Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Schief lagen in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II) vom 08.01.2006 und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

1. Woran liegt es, dass sich die Paraphierung von Bau- und Finanzierungsvertrag so lange verzögert, wo doch die Verträge laut Angaben der Staatsregierung schon lange ausverhandelt sind?
2. Wie soll der bayerische Anteil der Investitionskosten für die zweite Stammstrecke finanziert werden, auch vor dem Hintergrund der anstehenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel?
3. Zu welchem Zeitpunkt und aus welchen Gründen wurde auf folgende ursprünglich vorgesehene Maßnahmen bei der Konkretisierung der Planung/Fortschreibung des Planungsprozesses verzichtet:
 - a) Bahnhof Arnulfpark,
 - b) Bahnhof Maxmonument,
 - c) Bahnhof Max-Weber-Platz,
 - d) Gleis 4 (sechstes Gleis) Leuchtenbergring und
 - e) fünfte und sechste Bahnsteigkante Leuchtenbergring?
4. Welche genau sind die „netzergänzenden Maßnahmen“, in Beantwortung der Anfrage Stammstrecke I vom 08.01.2006 von der Staatsregierung auf 200 Millionen Euro beziffert, und sind hierbei bereits Anpassungen der Signalisierung enthalten?
5. Ist vorgesehen, die LZB bis km 8 (westl. Bahnhofskopf Pasing) zu verlängern?
6. Hält die Staatsregierung die Annahme der DB AG, die Mittel zum Umbau der Empfangshalle des Münchner Hauptbahnhofes (ca. 300 Millionen Euro) ausschließlich über Investoren aufbringen zu können, für realistisch?
7. Wie viel Geld ist seit dem 01.01.2000 in die Münchner S-Bahn investiert worden

- a) für ortsfeste Infrastruktur (Gleise, Stellwerke, Signalisierung, Bahnsteige etc.) und
- b) für Fahrzeuge?

8. Sind in den von der Staatsregierung in Beantwortung der parlamentarischen Anfrage des Kollegen Gartzke vom 14.06.2000 benannten 1,882 Milliarden Mark Gesamtinvestitionen in die Münchner S-Bahn bis Ende 1999 (Drucksache 14/4167) nur die Ausgaben für ortsfeste Infrastruktur enthalten, und wenn ja, wie hoch waren die Ausgaben für bis zum genannten Zeitpunkt beschaffte Fahrzeuge?

Stammstrecke IV

In Ergänzung und Vertiefung unserer Anfragen Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I) und Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Schief lagen in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II) vom 08.01.2006 und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

1. Hat es Sinn, dass Planungen und Untersuchungen für die zweite S-Bahn-Stammstrecke von einer „Entschärfung der infrastrukturellen Engpässe auf den S-Bahn-Außenästen“ ausgehen, wenn Finanzierung und Realisierung eben dieser Entschärfung der Engpässe in absehbarer Zeit eher unwahrscheinlich sind?
2. Hält es die Staatsregierung angesichts der Abhängigkeiten zwischen Infrastruktur und Betriebskonzept für seriös, dass die Planfeststellung vor wesentlichen Optimierungsschritten künftiger Betriebskonzepte durchgeführt wird?
3. Sieht die Staatsregierung in einer Halbierung der Zugfahrten auf der alten Stammstrecke in Hauptverkehrszeiten (Mitfall 1) gegenüber dem jetzigen Stand bei gleichzeitig weiterhin hoher Bahnhofsbelastung keine Verschlechterung der Bedienungsqualität?
4. Hält die Staatsregierung die Annahme für realistisch, dass bei einem Anstieg der Bahnhofsbelastung an der U-Bahnstation Marienplatz von ca. 15 % die Querschnittsbelastung der U 3/U 6 nur um ca. 5 % ansteigt?
5. Widerspricht nicht die vorgesehene höhengleiche Verzweigung am Leuchtenbergring der Absicht, das zentrale S-Bahn-Netz mit „einer leistungsfähigen Infrastruktur“ auszustatten?
6. Weshalb wird neuerdings immer wieder, so auch in den Planfeststellungsunterlagen für die neue Stammstrecke, behauptet, die alte Stammstrecke hätte eine maximale

Kapazität von 30 Zügen je Stunde und Richtung, wo doch anlässlich der Ertüchtigung der alten Stammstrecke (elektronisches Stellwerk, LZB) voller Stolz erklärt wurde, jetzt eine Kapazität von 33 Zügen je Stunde und Richtung (Zugfolgezeit 1,6 Minuten = 37,5 Züge je Stunde = fahrplantechnisch mit eingerechneter 10 % Reserve 33 Züge) ermöglicht zu haben?

7. Sieht die Staatsregierung im immer wieder betonten rechnerischen Nutzen „Entlastung alte Stammstrecke“ nicht eine unredliche Entwertung eben dieser, zumal nach ihrer erst kürzlich erfolgten Ertüchtigung?
8. a) Wie erklärt die Staatsregierung, dass Herr K., zuständig für Infrastruktur bei der BEG, im März 2006 gegenüber Bürgermeistern aus dem Landkreis Fürstentum erklärt hat, der Ausbau der S 8 zwischen Pasing und Buchenau sei erst 2012 fertig zu stellen, während die Staatsregierung in Beantwortung einer schriftlichen Anfrage vom 09.01.2006 am 21.02.2006 behauptet, an der Realisierung dieser Maßnahme entsprechend der Rahmenvereinbarung zwischen dem Freistaat und der DB AG über das „10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern“ werde festgehalten?
- b) Wie ist die Aussage von Herrn K. gegenüber den o.g. Bürgermeistern, die Express-S-Bahnen würden im Falle beispielsweise der S 4 in Mammendorf, Malching, Olching und Gröbenzell und im Falle der S 5 in Germering halten, zu vereinbaren mit den Inhalten der Betriebskonzepte, die zu den Planfeststellungsunterlagen zur zweiten Stammstrecke ausgelegt worden sind, und vor allem mit der Aussage der „konsequenten Trennung der Verkehrsströme aus dem äußeren und dem inneren S-Bahn-Bereich“?

Stammstrecke V

In Ergänzung und Vertiefung unserer Anfragen Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I) und Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Schief lagen in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II) vom 08.01.2006 und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

1. Wie verändert sich die Bahnhofbelastung an der U-Bahnstation Hauptbahnhof für die U 1/U 2 und wie soll hier ggf. mit Mehrbelastungen angesichts der engen Zugangswege und der engen Bahnsteigbereiche umgegangen werden?
2. Welche Eingabeparameter wurden bei der Simulation des Betriebsablaufes am Leuchtenberggring zugrunde gelegt, welche Software wurde hier verwendet und welche Auswirkungen haben hier Verspätungen auf die gesamte Betriebsstabilität?
3. Auf welchen Außenästen kann beim derzeitigen Ausbaustand aufgrund von Eingleisbetrieb, Mischverkehren und

Fahrstraßenkreuzungen kein 15-Minuten-Takt eingeführt werden?

4. Hält die Staatsregierung einen 15-Minuten-Takt auf dem Westarm der jetzigen S 8 zwischen Pasing und Buchenau beim derzeitigen Ausbaustand (Engpass Westkopf Pasing, Mischbetrieb ganzer Abschnitt) für machbar?
5. Hält die Staatsregierung vor dem Hintergrund der Möglichkeit von Anschlägen die Evakuierungswege und die Evakuierungszeiten für nicht zu aufwändig bzw. zu lang?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 12.06.2006

Zu Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke III)

Zu 1.:

Die Abstimmungsgespräche zwischen dem Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und dem Staatsministerium der Finanzen zur Vorbereitung der Ministerratsbehandlung und Unterrichtung des Haushalts- und Verkehrsausschusses des Bayerischen Landtags sind noch nicht abgeschlossen.

Zu 2.:

Die Finanzierung soll sich aus GVFG-, FAG- und Regionalisierungsmitteln zusammensetzen.

Zu 3.:

Die Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung „Ausbau S-Bahn-Südring/2. S-Bahn-Tunnel“ (2001), der anschließenden vertiefenden Untersuchung (2002) und der Untersuchungen im Vorfeld der vorläufigen Nutzen-Kosten-Untersuchung (2003) haben gezeigt, dass selbst bei Nichtberücksichtigung der Investitionskosten für die genannten Maßnahmen ein verkehrlicher Schaden im S-Bahn-System entsteht. Dies resultiert daraus, dass trotz einer gewissen verkehrlichen Frequenz der Schaden beim Faktor Reisezeit im Gesamtsystem um ein Vielfaches höher liegt.

Zu 4.:

Mit Bezug auf den aktuellen Planungsstand (März 2005) der S-Bahn-Angebotskonzepte mit 2. Stammstrecke sind folgende netzergänzenden Maßnahmen erforderlich:

- Verkürzung der Zugfolgeabschnitte zwischen Dachau und Karlsfeld
- Zusätzliche Abstell- und Wendekapazität im Bereich Dachau
- Erweiterung des Einfahrbereiches des Bahnhofs Petershausen
- Anpassungen im Bahnhof Geltendorf
- Verkürzung der Zugfolgeabschnitte zwischen Pasing und Westkreuz
- Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz

- Zusätzliches Wendegleis im Bahnhof Weßling
- Zweigleisiger Abschnitt zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf
- Umbau des Südkopfs Bahnhof Giesing (Abzw. Frankwaldstraße)
- Zweigleisiger Abschnitt zwischen Giesing und Perlach
- Verkürzung der Zugfolgeabschnitte zwischen Ostbahnhof – Leuchtenbergring und Berg am Laim
- Zusätzlicher Bahnsteig in Markt Schwaben
- Zweigleisiger Abschnitt zwischen St. Koloman und Aufhausen.

Im Rahmen der weiteren Planungen können sich Umfang und Inhalt der netzergänzenden Maßnahmen ändern.

Zu 5.:

Westlich von Pasing gibt es jeweils einen Strecken-km 8 Richtung Augsburg, Geltendorf und Tutzing/Herrsching. Sollte die Richtung nach Tutzing/Herrsching gemeint sein, wird auf die netzergänzende Maßnahme „Verkürzung der Zugfolgeabschnitte zwischen Pasing und Westkreuz“ verwiesen. Auf den übrigen Linienästen ist eine Verkürzung der Zugfolgeabschnitte nicht notwendig.

Zu 6.:

Ja.

Zu 7.:

- a) Seit 01.01.2000 hat der Freistaat Bayern für Investitionen in die S-Bahn München 293,64 Mio. € Zuschüsse geleistet.
- b) Seit 01.01.2000 hat der Freistaat Bayern für Fahrzeugbeschaffungen der S-Bahn München 171,43 Mio. € Zuschüsse geleistet.

Zu 8.:

Ja; für Fahrzeuge hat der Freistaat Bayern in diesem Zeitraum Zuschüsse in Höhe von 24,9 Mio. € geleistet.

Zu Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke IV)

Zu 1.:

Eine Entschärfung der infrastrukturellen Engpässe auf den S-Bahn-Außenästen erfolgt vorrangig über die netzergänzenden Maßnahmen als Teil des Gesamtprojektes „2. S-Bahn-Stammstrecke“. Darüber hinausgehende Ausbauten, wie z. B. Richtung Buchenau oder Markt Schwaben, sind eigenständige Projekte und werden separat von Freistaat und DB vorangebracht.

Zu 2.:

Der Infrastrukturbedarf im Kernbereich des Münchner S-Bahn-Systems, also zwischen Pasing und Ostbahnhof/Leuchtenbergring, wurde im Rahmen von Iterationen optimiert. Die Ergebnisse finden sich in den zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen wieder. Alle möglichen Angebotskonzepte für die S-Bahn sind mit der jetzigen Infrastruktur umsetzbar.

Die derzeit noch laufenden Iterationen konzentrieren sich auf die netzergänzenden Maßnahmen.

Zu 3.:

Nein.

Wie schon in der Beantwortung der Landtagsanfrage vom 8. Januar 2006 dargestellt, werden je nach Angebotskonzept die Zugfrequenzen auf der bestehenden Stammstrecke zwischen 18 und 20 Zügen je Stunde und Richtung liegen. Damit reduziert sich das Fahrtenangebot auf der bestehenden Stammstrecke lediglich zwischen 30 und maximal 40 %. Dabei können die Bahnhofbelastungen auf der bestehenden Stammstrecke um deutlich mehr als 30 % verringert werden, obwohl nennenswert mehr Fahrgäste das S-Bahn-System nutzen werden. Alle Verkehrsprognosen haben dabei nachgewiesen, dass zusammen mit der verkehrlichen Wirkung der 2. Stammstrecke eine ausreichende Bedienung gewährleistet ist.

Zu 4.:

Ja.

Die Ermittlung von Bahnhofs- und Querschnittsbelastungen dienen unterschiedlichen Zielen. Der Wert für die Bahnhofsbelastung dient der Ermittlung einer Bahnhofsleistungsfähigkeit. Querschnittsbelastungen dagegen beantworten die Fragen nach Beförderungskapazitäten je Zug bzw. Taktdichten auf einer Strecke.

Zu 5.:

Nein.

Die Planungen einschließlich notwendiger Simulationen haben ergeben, dass die Gestaltung des östlichen Bahnhofskopfes am Leuchtenbergring, wie sie auch in den ausgelegten Unterlagen enthalten ist, den betrieblichen Anforderungen gerecht wird und gleichzeitig eine technisch machbare sowie finanzierbare Lösung darstellt.

Zu 6.:

Separat auf die bestehende Stammstrecke bezogen liegt deren Leistungsfähigkeit bei 33 Zügen je Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit (HVZ). Diese Zugzahlen stoßen jedoch am Ostbahnhof an Grenzen. Die verbleibenden Fahrgastwechselzeiten an den Stammstreckenstationen würden deutlich unter 30 Sekunden liegen. Dieser Wert ist jedoch minimal notwendig, um den Verkehrsströmen besonders am Hauptbahnhof und Marienplatz gerecht zu werden.

Zu 7.:

Nein.

Nur nach einer Entlastung der bestehenden Stammstrecke kann das S-Bahn-System qualitativ sowie quantitativ den prognostizierten Mobilitätsentwicklungen Stand halten und seine Stellung gegenüber dem Individualverkehr behaupten.

Zu 8.:

- a) Wie von Herrn K. dargestellt, hält der Freistaat an der Rahmenvereinbarung mit der DB AG fest. Allerdings werden seitens der DB derzeit keine ausreichenden Aktivitäten zum Projektfortgang für den Streckenausbau Richtung Buchenau vollzogen. Damit muss der Freistaat derzeit davon ausgehen, dass eine der Rahmenvereinbarung entsprechende zeitliche Umsetzung dieser Maßnah-

me seitens der DB nicht eingehalten werden kann. Nichts anderes wurde von Herrn K. in Puchheim zum Ausdruck gebracht. Die Benennung des Jahres 2012 spiegelt dabei den aktuellen Zeitrahmen der zu erwartenden Verzögerung wider.

- b) Die Express-S-Bahn hat die Aufgabe, im äußeren Bereich alle Stationen zu bedienen und ab dem stadtnahen Bereich (Einsetzpunkt des 15-Minuten-Grundtaktes) ohne bzw. nur mit ausgewählten Zwischenhalten bis zum Beginn des Stammstreckenbereiches zu verkehren. Etwasige Zwischenhalte begründen sich aus ihrer verkehrlichen Bedeutung.

Die in den Planfeststellungsunterlagen zur Information abgebildeten Angebotskonzepte beinhalten diese Planungsgrundsätze. Das tatsächliche zukünftige Angebotskonzept ist nicht planfeststellungsrelevant und kann im Fortgang der Projektrealisierung weitere Änderungen erfahren.

Zu Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke V)

Zu 1.:

Für die Station Hauptbahnhof der U 1/2 ist mit 2. S-Bahn-Stammstrecke keine Mehrbelastung, vielmehr eine geringe Entlastung (1%) prognostiziert.

Zu 2.:

Die Simulation der Betriebsabläufe des Münchner S-Bahn-Systems mit 2. Stammstrecke wurde mit der Software „RailSys“ durchgeführt. Im Rahmen dieser Simulation wurde für die Streckentrennungen am Bahnhofsostkopf Leuchtenbergring eine niveaugleiche Lösung unterstellt.

Die Entwicklung der Betriebsqualität muss immer das Gesamtsystem betrachten. Dabei hat die Simulation gezeigt, dass das Vorhaben „2. Stammstrecke“ sowohl im Regelbetrieb, wie auch im gestörten Betrieb eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität für das Gesamtsystem bewirkt. Konkret konnte gegenüber dem Ohnefall in Ost-West-Richtung die Pünktlichkeit um 8 %-Punkte (24h-Wert), bezogen auf die HVZ um 13 %-Punkte verbessert werden. In West-Ost-Richtung liegt die Verbesserung der Pünktlichkeit bei 5 %-Punkten (24h-Wert) und 11 %-Punkten während der HVZ.

Zu 3.:

Gemäß der aktuellen Infrastruktur im S-Bahn-Netz, also mit Vollendung des „520-Mio.-DM-Ausbauprogramms“ kann auf den Linienästen Richtung Freising/Flughafen, Herrsching, Kreuzstraße, Erding und Ebersberg kein 15-Minuten-Takt eingeführt werden.

Zu 4.:

Im Rahmen der Planungen für die Angebotskonzepte der S-Bahn mit 2. Stammstrecke wurde im so genannten Mitfall 2 ein 15-Minuten-Takt zwischen Pasing und Buchenau untersucht. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass dies machbar ist. Ggf. sind zusätzliche Überholungen von S-Bahnen durch den Regional- und Fernverkehr notwendig.

Zu 5.:

Nein.

Die Sicherheit der 2. S-Bahn-Stammstrecke steht im Einklang mit den derzeit aktuellen Vorschriften und Erkenntnissen von unterirdischen Anlagen im Schienenverkehr.