

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/Betriebsprogram-
men und zur Nutzen-Kosten-Untersuchung 2 (Stammstrecke XXXIII)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.

S-Bahnverkehre mit 6 Zügen je Richtung und Stunde bedingen eine separate Infrastruktur. Ein Ausbau des Südrings mit dem bekannten Volumen wäre unumgänglich.

Die Beschränkung des Bedienungsangebots auf dem Südring auf einen 10-Minuten-Takt, führt zu den folgenden negativen Wirkungen:

- Aufgrund der geringeren Entlastungswirkung verschlechtert sich die Betriebsqualität auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke.

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



- Nachfrageminderungen auf dem Südring durch verlängerte Wartezeiten beim Ein-, Aus- und Umsteigen.
- Zusätzliche Bedienungsangebote zur Bewältigung der steigenden Verkehrsnachfrage insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr könnten nicht mehr eingerichtet werden.

Zu Frage 2. a) und b)

Die in der Frage getroffene Aussage, dass auf dem Südring ein 5-Minuten-Takt angeboten wird, ist nicht korrekt. Tatsächlich verkehren im Mitfall 1S zwischen Heimeranplatz und Ostbahnhof 9 Zugpaare pro Stunde (3 Linien im 20-Minuten-Takt). Auf dem Abschnitt Heimeranplatz – Laim kommen noch 2 Zugpaare pro Stunde hinzu (20-/40-Minuten-Takt).

Aufgabenstellung der Angebotskonzeption war eine nachhaltige Entlastung der bestehenden Stammstrecke. Mit einer Bedienung von lediglich 6 Zugpaaren pro Stunde ist eine solche nicht möglich. Hinzu kommt, dass die Verkehrspolitik der Staatsregierung darauf ausgerichtet ist, zusätzliche Nachfragepotenziale auf die S-Bahn zu lenken. Dies wäre durch ein Konzept mit nur sechs Zügen je Richtung und Stunde nicht möglich. Auf dem Abschnitt zwischen Heimeranplatz und Ostbahnhof sind die Sitzplatzkapazitäten der dort verkehrenden S-Bahn-Linien im Mitfall 6S in der Hauptverkehrszeit bei einem Vollzugeinsatz zu 130 % (Gesamtplatzausnutzungsgrad einschließlich Stehplätzen 48 %) besetzt. Vor diesem Hintergrund kann von einem überdimensionierten Bedienungsangebot nicht die Rede sein.

Zu Frage 2. c)

Bei einem Spitzenstundenanteil in Lastrichtung in Höhe von 20 % liegt die theoretische Querschnittsauslastung bei 67.700 Fahrgästen je Werktag (Summe aus Richtung und Gegenrichtung). Dies bedeutet bei einem 10-Minuten-Takt eine Querschnittsauslastung von 70 % und damit 5 %-Punkte oberhalb des Richtwertes für die maximale Querschnittsauslastung.

tung in Höhe von 65 %. Damit ist eine Bewältigung mit Langzügen im 10-Minuten-Takt nicht möglich.

Im Übrigen ist die Frage der Zugzahlen auf dem Südring nicht nur eine Kapazitätsfrage, sondern auch eine Frage der Qualität des Bedienungsangebots der S-Bahn.

Außerdem bedingen auch S-Bahnverkehre mit 6 Zügen je Richtung und Stunde eine separate Infrastruktur. Ein Ausbau des Südrings wäre also auch in dem in der Frage vorausgesetzten Fall unumgänglich.

Zu Frage 3.

Ein 20-Minuten-Takt auf der S 27 mit der unattraktiven Linienführung zum Hauptbahnhof, Starnberger Flügelbahnhof würde ein Überangebot auf der gesamten Strecke bedeuten. Damit werden die zusätzlichen Kosten nicht durch einen adäquaten Nutzen kompensiert. Demzufolge wäre eine Verschlechterung des Bewertungsergebnisses zu erwarten.

Zu Frage 4.

Wesentliches Ziel einer 2. Stammstrecke ist eine spürbare Entlastung der bestehenden Stammstrecke. Mit einer Entlastung von derzeit 30 stündlichen Fahrtenpaaren auf 27 stündliche Fahrtenpaare zu den Hauptverkehrszeiten würde dieses vorrangige Ziel von vornherein verfehlt. Ein weiteres wichtiges Ziel einer 2. S-Bahn-Stammstrecke ist die Ausweichmöglichkeit im Störfall. Bei einem reduzierten Ausbau des Südringes würde auch dieses Ziel verfehlt. Außerdem wären keine Kapazitäten für künftig geplante Taktverdichtungen und neue innovative Betriebskonzepte vorhanden.

Zu Frage 5. a) und b)

Die bundesweit einheitlichen Festlegungen für die Standardisierte Bewertung lassen eine Berücksichtigung der U-Bahnverlängerungen nicht zu, da die Maßnahmen sowohl technisch als auch finanziell nicht gesichert sind.

Zu Frage 5. c)

Aktuelle Prognosen zu den Auswirkungen einer Inbetriebnahme des 2. S-Bahn-Tunnels bzw. des S-Bahn-Südrings auf die Fahrgastzahlen der U4/U5 mit Verlängerung der U-Bahn bis Engelschalking bzw. Pasing liegen nicht vor.

Zu Frage 6.

Zur Beantwortung dieser Frage wäre eine eigene Untersuchung erforderlich. Das dargestellte Konzept ist jedoch mit den Zielsetzungen einer 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht vereinbar, so dass eine derartige Untersuchung nicht zielführend wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel