

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-4253-3/428 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 4 (Stammstrecke XXXV)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1. a)

Die Ausbaumaßnahmen der Linie A für einen Halbstundentakt müssen nicht an den 10/20-Minuten-Takt der S2 angepasst werden. Das Angebotskonzept ist so konzipiert, dass in der HVZ ein Grundtakt der S 2 in Dachau nach Altomünster und Petershausen geflügelt wird und ein Zwischentakt der S 2 bis nach Altomünster durchgebunden ist. Dies ergibt in der Summe einen Halbstundentakt. In der NVZ wird auf dem Abschnitt Dachau – Petershausen wie im aktuellen Fahrplan ein 20/40-Minuten-Takt angeboten und ein Stundentakt nach Altomünster, woraus ab Dachau in Richtung München wiederum ein 20-Minuten-Takt resultiert.

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 1. b)

Der Ausbau der Linie A ist ein eigenständiges Projekt und unterliegt einer eigenen Nutzen-Kosten-Betrachtung. Gemäß den bundesweit gültigen Vorgaben der Standardisierten Bewertung durfte die geplante Durchbindung von Altomünster in die Münchner Innenstadt in der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur 2. Stammstrecke keine Berücksichtigung finden.

Zu Frage 1. c)

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 1. b) verwiesen.

Zu Frage 2.

Die Abbildung des Verkehrsangebotes und die Berechnungen zur Verkehrsnachfrage beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag an Schultagen. Ergänzend hierzu wird das Verkehrsangebot an Samstagen und Sonntagen berücksichtigt.

Demzufolge spielt das spezielle Betriebsprogramm an Freitagnachmittagen – insbesondere angesichts des Prognosehorizonts 2020 – hier keine Rolle. Die tatsächliche Bestellung des Zugangebotes obliegt zum gegebenen Zeitpunkt dem Freistaat Bayern.

Zu Frage 3.

Die in der Frage aufgestellte Behauptung, die Platzkapazitäten wurden auf mehreren Linienästen reduziert, entspricht nicht den Tatsachen. Für die Berechnungen der Platzkapazitäten ist das Bedienungsangebot zur morgendlichen Spitzenstunde in Lastrichtung relevant.

Auf dem Streckenast aus Richtung Herrsching verkehren im Mitfall 6T in der morgendlichen Spitzenstunde 2 Fahrten der S 15 mit Langzügen, 2 Fahrten der S 8 mit Langzügen und 2 Fahrten der S 8 mit Vollzügen. Das Platzangebot liegt bei 8.640 Gesamtplätzen bei einer rechnerischen Stehplatzausnutzung von 4 Personen je m² Stehplatzfläche. Im Ohnefall

verkehren dagegen 3 Langzüge und 3 Vollzüge mit einem Platzangebot von 8.100 Gesamtplätzen.

Auf den Streckenästen aus Richtung Wolfratshausen, Kreuzstraße und Grafing Bahnhof bleibt das Platzangebot im Vergleich zum Ohnefall unverändert.

Zu Frage 4.

Mit der Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – Memmingen – Lindau und der gleichzeitigen Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Lindau-Reutin erfolgt die Einführung eines Fernverkehrsangebotes zwischen München und Zürich im durchgehenden Zweistudentakt. Dies bedeutet gegenüber heute (4 EC-Zugpaare, eines davon über Kempten) nahezu eine Verdoppelung. Im Bezugsfall und in den Mitfällen sind diese Konzeption sowie die Zugzahlen aus dem gültigen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt.

Die Verkehrsnachfrageprognosen beziehen sich auf den Schienenpersonennahverkehr. Der Fernverkehr wird lediglich an den entsprechenden Knotenpunkten in die Matrix der Verkehrsbeziehungen eingespeist.

Zu Frage 5.

Auf Basis der Netzgrafiken für die Mitfälle 1S und 1T von SMA, die sich auf eine bzw. zwei Stunden der Hauptverkehrszeit beziehen, wurde von Intraplan in Abhängigkeit von der zu erwartenden Verkehrsnachfrage das Verkehrsangebot am Gesamtwerktag abgeleitet. Der Gesamtwerktag setzt sich zusammen aus 6 Stunden Hauptverkehrszeit, 9 Stunden Nebenverkehrszeit und 5 Stunden Spätverkehrszeit. Um die Betriebskosten in einem vertretbaren Rahmen zu halten, ist insbesondere zur Spätverkehrszeit eine Anpassung des Verkehrsangebotes gegenüber den in den Netzgrafiken von SMA dargestellten Fahrten vorgesehen.

Die tatsächliche Bestellung des Angebotskonzeptes einschließlich des konkreten Zugangebotes liegt in der Verantwortung des Freistaates Bayern. Dabei wird das zum maßgeblichen Zeitpunkt volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvollste Angebotskonzept zum Tragen kommen.

Zu Frage 6.

Das S-Bahnnetz im Großraum München weist aufgrund der Einwohnerverteilung und der hieraus resultierenden Nachfrageströme eine signifikante „Westlastigkeit“ auf. Demzufolge werden bei jedem Betriebskonzept die aus Richtung Westen (Pasing, Laim) kommenden Züge nicht in vollem Umfang auf korrespondierende Streckenäste in Richtung Osten durchgebunden. Um den Fahrgästen aus Richtung Osten möglichst Direktverbindungen in die Innenstadt anzubieten, enden die entlang des Südringes verkehrenden S-Bahnen in überproportionalem Maße am Leuchtenbergring. Auf den Direktanschluss am Leuchtenbergring wurde von den Gutachtern bewusst verzichtet, damit sich Verspätungen einer Linie nicht zwangsläufig auf die korrespondierende Linie übertragen.

Zu Frage 7. a) und b)

Der Kostensatz für örtliches Betriebs- und Verkehrspersonal liegt gemäß den Vorgaben der Standardisierten Bewertung in der Version 2006 bei 35.000 € je Jahr. Dieser Wert wurde für Rangierlokführer zur Zuglängenveränderung und für den zweiten Triebfahrzeugführer im Fall von Kurzwenden bei der Ermittlung des Betriebsaufwands berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel