

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-4253-3/429 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 5 (Stammstrecke XXXVI)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.

Bei den Umbaumaßnahmen der Kreuzungen mit Straßen der Landes-
hauptstadt München (LHM), bei welchen ein Verlangen durch die LHM
geäußert wurde, wurden von den Gutachtern anteilig nur diejenigen Kos-
ten dem Südring zugeordnet, die einen verkehrlichen Nutzen für die S-
Bahn erbringen. Diejenigen Kosten, welche nur für den Straßenverkehr
einen Nutzen erbringen, wurden ausschließlich der LHM zugeordnet und
sind gesondert ausgewiesen. Die der LHM zugeordneten Kosten wurden
bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung des S-Bahn-Südrings dementspre-
chend nicht berücksichtigt.

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.

Ein großer Teil des derzeit über den Südring verkehrenden Schienengüterverkehrs wäre durch die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur auf den Nordring verlagerbar. Voraussetzung ist neben dem viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen auch die Realisierung der Daglfinger Kurve und der zweigleisige Ausbau der Truderinger Spange.

Die durch die theoretisch verlagerbaren Güterzüge frei werdenden Fahrplantrassen auf dem Südring werden allerdings von den künftig für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) vorgesehenen Angebotsmehrungen in Anspruch genommen. In den Bedienungskonzepten des SPNV, die den Untersuchungen zum Bahnknoten München zugrunde liegen, ist die Durchbindung sämtlicher Züge aus den Richtungen Mühldorf und Rosenheim nach München Hbf vorgesehen, was perspektivisch nahezu einer Verdoppelung entspricht. Auch das künftige Bedienungsangebot für den SPFV lässt Zugzahlsteigerungen erwarten.

Damit stehen keine zusätzlichen Trassenkapazitäten auf dem Südring für zusätzliche S-Bahn-Angebote mehr zur Verfügung. Ein Südring-Ausbau wäre unumgänglich.

Zu Frage 3.

Nach Auskunft der DB fahren von Dienstag bis Freitag auf dem Südring zwischen 7:00 – 8:00 Uhr durchschnittlich 4,2 Güterzüge. Diese können nicht verlegt werden. Der Montag ist für den Schienengüterverkehr nicht relevant.

Zu Frage 4.

Im Tagesschnitt beginnen und enden nach Auskunft der DB 28 Güterzüge in München Süd.

Zu Frage 5.

Nach Auskunft der DB verkehren zwischen Laim und dem ICE-Betriebswerk täglich 180 Rangierfahrten auf den zwei Nebengleisen sowie arbeitstäglich zusätzlich 50 Zugfahrten auf dem Streckengleis.

Zu Frage 6.

Die in der Frage aufgestellte These ist unzutreffend. Die dichte Belegung der Strecke München Süd – München Ost mit vertaktetem Schienenpersonennahverkehr aus Richtung Mühldorf und Rosenheim, den Fernverkehrszügen aus Richtung Salzburg und den weiterhin auf diesem Abschnitt verkehrenden Güterzügen lässt bereits heute einen 10-Minuten-Takt der S-Bahn nicht zu. Die in der Antwort zu Frage 2. dargestellten zu erwartenden Mehrungen im Schienenpersonenverkehr auf diesem Streckenabschnitt lassen auch zukünftig eine hohe Streckenauslastung erwarten, so dass ein S-Bahn-System auf dem Südring ohne zusätzlichen Infrastrukturausbau nicht realisierbar wäre.

Zu Frage 7.

Die in der Frage aufgestellte These ist unzutreffend. Eine „Betriebsinstabilität“ am Südring kann nicht eintreten. Ein Verkehren der S-Bahnen im Mischbetrieb auf dem bestehenden Gleisen ist ausgeschlossen, bei eigenen S-Bahn-Südringgleisen wäre der Betrieb nicht instabil. Die optimale Einbindung in den Ostbahnhof und die Erhöhung der Gleiskapazität im Bereich Ostbahnhof/Leuchtenbergring ist Voraussetzung für das Funktionieren eines Fahrplankonzepts auf dem S-Bahn-Südring und ist Bestandteil der Planungen der Ingenieurgemeinschaft Südring (IGS). Die vorgenommene Gleiszuordnung entspricht den betrieblichen Anforderungen.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel