

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 2162-0

Telefax
089 2162-2760

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
PI/G-4253-3/416 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 zum 15-/30-Minuten-Takt und zur Express-
S-Bahn generell (Stammstrecke XXXVII)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.

In der Verkehrsprognose sind die strukturellen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet bis 2020 hinterlegt. Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zeigt, dass mit einem ganztägigen 15-Minuten-Grundtakt plus überlagertem Express-System im Halbstundentakt deutlich mehr Fahrgäste für das S-Bahn-System gewonnen werden können als mit der Ausweitung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit.

Mit der Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden für den Mitfall 1T mit einem 10-Minuten-Takt nur in der Hauptverkehrszeit 144 Mio. verlagerte Pkw-km/Jahr prognostiziert (Mitfall 6T zum Vergleich: 255 Mio. verlagerte Pkw-km/Jahr). Bei Unterstellung eines ganztägigen 10-Mi-

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



nuten-Taktes steigen die verlagerten Pkw-Betriebsleistungen von 144 Mio. Pkw-km/Jahr im Mitfall 1T auf 159 Mio. Pkw-km/Jahr (Mitfall 1T+). Die verkehrlichen Wirkungen des Mitfalls 6T mit Express-S-Bahn werden also auch bei einem ganztägigen 10-Minuten-Takt nicht erreicht. Die mit der Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes auf den gesamten Betriebszeitraum verbundenen Mehrungen der Betriebskosten werden durch die zusätzlich zu erzielenden verkehrlichen Nutzen nicht kompensiert.

Bis 2020 ist zu erwarten, dass sich die Metropolregion München gegenüber anderen Regionen weiter dynamisch entwickelt. Zuwächse finden dabei insbesondere im Umland statt. Das Express-Konzept in Verbindung mit dem 2. Stammstreckentunnel bringt bereits innerhalb der MVV-Ringe 4 – 8 Vorteile. Durch den Reisezeitvorteil des Express-Konzeptes rücken die Landeshauptstadt und die äußeren Umlandgemeinden mit derzeit unterproportionaler ÖPNV-Nachfrage näher zusammen. Die hohe Nachfrage auf den P+R-Anlagen an den Endpunkten der S-Bahnäste zeigt, dass das verfolgte Konzept mit Express-S-Bahnen sinnvoll ist.

Zu Frage 2.

Störungen auf den Außenästen führen zu Abweichungen vom Regelbetrieb. Muss z.B. eine S-Bahn überholt werden, kann auf die vorhandenen Weichenverbindungen zurückgegriffen werden. Die dann notwendigen betrieblichen Regelungen sind unabhängig vom Angebotskonzept und somit vom Express-S-Bahn-System. Die Dimensionierung der Schieneninfrastruktur berücksichtigt Gesichtspunkte der Betriebsqualität.

Zu Frage 3.

Der 15-Minuten-Takt der S-Bahn erhöht im MVV-Regionalbusverkehr die planerischen Möglichkeiten, das Fahrtenangebot des MVV-Regionalbus an die jeweilige Nachfrage im Zulauf zur S-Bahn anzupassen. Im Rahmen des Gutachtens wurde das Taktangebot auf den einzelnen MVV-Regionalbuslinien entsprechend der prognostizierten Nachfrage festgelegt. Nachfrageabhängig kann grundsätzlich zwischen dem 15-, 30- und 60-Minuten-Takt variiert werden.

Die Entscheidung, welches Fahrtenangebot dann tatsächlich auf einzelnen MVV-Regionalbuslinien angeboten wird, obliegt den Aufgabenträgern des regionalen Busangebotes, d.h. den Landkreisen und Gemeinden. Bei der Regionalbusplanung müssen neben langfristigen Entwicklungen auch kurzfristige strukturelle Entwicklungen (z.B. Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete und feinräumige Nachfrageverteilungen (z.B. bei Änderungen von Schulzeiten) berücksichtigt werden, so dass eine detaillierte Angebotsplanung erst kurzfristig vor Umsetzung der Planung sinnvoll erstellt werden kann.

Zu Frage 4.

Nein. Das 15-Minuten-Takt-Modell mit Express-S-Bahnen hat sich in den Untersuchungen als der zielführende Planungsansatz mit dem höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen erwiesen. Die Beibehaltung einzelner 10/20-Minuten-Takte hat infrastrukturelle und betriebliche Gründe. Es muss in weiteren Planungsschritten geprüft werden, inwieweit eine Taktumstellung machbar ist. Zielsetzung ist, den 15-Minuten-Takt mit Express-S-Bahnen sukzessive auf allen Ästen einzuführen.

Zu Frage 5.

Fahrtenangebot und Schnelligkeit sind zwei wesentliche in der Praxis gleichwertige Faktoren für die Verkehrsmittelwahl. Während für Fahrgäste mit kurzer Fahrzeit die Taktdichte bedeutsam ist, ist für Fahrgäste mit langen Fahrzeiten die Fahrzeitverkürzung vorrangig.

Gerade die Berufspendler aus den äußeren Verbundgebieten bevorzugen statt der häufig verkehrenden, aber relativ langsamen regulären S-Bahnen die schnellen, aber in geringerem Taktangebot verkehrenden Regionalzüge (so u.a. in Freising, Grafing Bahnhof oder Petershausen) das zeigen alle Auswertungen bestehender Erhebungen. Auch die positive Kundenresonanz auf die Einführung von Expressfahrten aus Erding bestätigt diese differenzierende Einschätzung.

Zu Frage 6.

Überholmöglichkeiten ohne Zeitverlust sind nur mit längeren viergleisigen Abschnitten realisierbar, die aufgrund der enormen Investitionskosten nicht zielführend sind. Die Betriebsstabilität kann mit anderen Maßnahmen wirksam verbessert werden. Dazu gehören die Entlastung der bestehenden Stammstrecke und insgesamt längere Zugfolgezeiten im Kernbereich als beim heutigen Fahrplan.

Zu Frage 7.

Die Umstellung der S-Bahn vom 20-Minuten-Takt auf den 15-Minuten-Takt ergibt die folgenden Vorteile:

- Verbesserung der Transportkapazität um 33 Prozent (12 statt 9 Triebwägen/Stunde und Richtung). Damit können die heute bis zum Hauptbahnhof verkehrenden Verstärkerzüge entfallen. Mit dem Mitfall 6T sind mit allen Zügen die Aufkommensschwerpunkte an der Stammstrecke erreichbar.
- Verzicht auf das Flügeln in Neufahrn bei der S 1 (die S1 fährt im Mitfall 6T im Wechsel halbstündlich nach Freising und zum Flughafen). Dadurch ist eine Verbesserung der Betriebsstabilität zu erwarten. Zudem führt der Wegfall des Flügelvorgangs in Neufahrn zu kürzeren Fahrzeiten.
- Bessere Passfähigkeit mit Halbstundentakt-Angeboten im Regionalverkehr

Die oben genannten Gründe zeigen, dass der 15-Minuten-Takt hinsichtlich der Betriebsstabilität dem 20-Minuten-Takt vorzuziehen ist. Im übrigen stimmt die Behauptung, dass der Unterschied bei der Beförderungszeit zwischen Regionalzug und S-Bahn mehr als 10 Minuten beträgt, nicht:

- Freising – Abzw. Neulustheim: RE: 23 Minuten, S 1: 29 Minuten
- Geltendorf – Pasing: RE: 24 Minuten: S 4: 32 Minuten.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel