

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 2162-2760

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom  
PI/G-4253-3/419 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 zur Stammstrecken-Problematik generell  
wie auch zur Zweiten Röhre 1 (Stammstrecke XXXVIII)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.

Der Entfall des Transrapids führte zu geänderten Rahmenbedingungen hinsichtlich der Streckenführung der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Zusätzlicher Schwerpunkt der Planungen ist nunmehr neben der Entlastung der bestehenden Stammstrecke eine attraktive Anbindung des Flughafens über die 2. S-Bahn-Stammstrecke mit einem Halt am Ostbahnhof. Der Südast in Richtung Giesing ist in einer späteren Stufe nachbaubar. Vorabmaßnahmen hierzu werden beim Bau des Hauptastes berücksichtigt.

Ich weise darauf hin, dass bei einem Südring-Ausbau ein „Kopfmachen“ zu keinem Zeitpunkt entfallen könnte.

**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 genauer Zeitpunkt für den Nachbau des Südastes der 2. S-Bahn-Stammstrecke in Richtung Giesing kann derzeit nicht benannt werden. Wie bereits in der Antwort zu Frage 1. erwähnt, ist es jedoch vorgesehen und es werden demzufolge die notwendigen Vorabmaßnahmen bereits beim Bau des Hauptastes berücksichtigt.

Zu Frage 3.

Das Projekt Neubau des Empfangsgebäudes würde die Attraktivität des Hauptbahnhofs als Verkehrsdrehscheibe und als Tor zur Stadt deutlich verbessern. Der Bau des 2. S-Bahn-Tunnels schließt die möglichen Synergien durch einen zeitgleichen Neubau des Empfangsgebäudes nicht aus. Die Planungen und auch Bewertungen des 2. S-Bahn-Tunnels setzen jedoch den Neubau des Empfangsgebäudes nicht voraus.

Zu Frage 4.

Die Aussage, dass die nach München Hbf verkehrenden Regionalzüge eine Länge zwischen 240 und 310 m haben, trifft nicht zu. Für die Einführung in die 2. S-Bahn-Stammstrecke als ÜFEX (Überregionaler Flughafen-Express) werden im Gesamtplanfall 5 des Flughafengutachtens die Regionalzuglinien aus den Richtungen Augsburg und Buchloe empfohlen. Von den 57 zwischen Buchloe und München verkehrenden Zügen (Tagessumme aus Richtung und Gegenrichtung) weist nur ein Zug eine Länge von mehr als 210 m auf. Nach Elektrifizierung der Strecke München – Lindau und der Einführung des ÜFEX ist eine Umstellung auf Elektrotriebwagenzüge mit Dreifachtraktion möglich, deren Länge 210 m nicht überschreitet. Von den 79 Zügen zwischen Augsburg und München (Tagessumme aus Richtung und Gegenrichtung) weisen nur zwei Züge eine Länge von deutlich über 210 m auf.

Die derzeit geplante Infrastruktur des 2. S-Bahn-Tunnels besitzt die notwendige Leistungsfähigkeit und lässt auf Basis S-Bahn-ähnlicher Fahrzeugkonzepte die empfohlenen Betriebskonzepte zu. Nachfolgende Bauweisen des aktuellen Münchner S-Bahn-Fahrzeuges (ET 423), welches

nicht mehr hergestellt wird, mit gleichen fahrdynamischen und sicherungstechnischen Merkmalen sind bereits am Markt erhältlich. Diese Fahrzeuge sind modular aufgebaut und können für die spezifischen Anforderungen des flughafenbezogenen Verkehrs angepasst werden. Für die Beschaffung der notwendigen Fahrzeuge steht ein ausreichendes Zeitfenster zur Verfügung.

Zu Frage 5.

Hier wird auf die Antwort zur Frage 4. verwiesen.

Zu Frage 6.

Die Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Stammstrecke ist im Jahr 2004 unter anderem mit neuer Signaltechnik auf 30 Züge pro Stunde und Richtung ausgeweitet worden. Sie ist damit die am stärksten befahrene Eisenbahnstrecke in Deutschland. Eine weitere Steigerung der Zugzahlen würde hinsichtlich der Fahrzeiten und der Pünktlichkeit zu Qualitätseinbußen führen. Bei Störungen im Betriebsablauf wäre die Betriebsführung auf einer mit über 30 Zügen pro Stunde und Richtung belasteten Strecke nicht mehr beherrschbar. Dies hat sich aktuell gezeigt, als die Herbstrestriktionen des Eisenbahn-Bundesamtes dazu führten, dass die S 7 aus Richtung Wolfratshausen in der Hauptverkehrszeit am Hauptbahnhof enden musste.

Die in der Anfrage genannten 37,5 Züge pro Stunde und Richtung sind ein rein theoretischer Wert, der sich aus der reinen Zugfolgezeit von 1,6 Minuten ergibt. Die Durchführung eines pünktlichen Zugbetriebes erfordert Zeitpuffer zwischen den Zugfahrten, die die hohe Auslastung der Strecke und die Schwankungen der Fahrgastwechselzeiten an den Bahnsteigen berücksichtigen. In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass eine maximale Auslastung der Strecke erreicht ist. Weitere Maßnahmen an der bestehenden Stammstrecke würden deren Kapazität nicht erhöhen.

Zu Frage 7.

Zur Stabilisierung des S-Bahnbetriebes sowie zur Schaffung weiterer Kapazitäten im Innenstadtbereich muss eine gesamthafte Betrachtung erfolgen. Eine Fokussierung auf die Beseitigung eines isolierten leistungsprägenden Elements ist unzureichend. Für eine isolierte Ausbaumaßnahme am Ostbahnhof wäre aufgrund ihrer hohen Kosten der Nachweis eines auskömmlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses voraussichtlich nicht erzielbar gewesen.

Zu Frage 8.

Der Arbeitskreis Fahrgastleitsysteme beschäftigte sich mit Möglichkeiten, den Fahrgästen zusätzliche Informationen zur Betriebssituation oder dem Besetzungsgrad der S-Bahnzüge zur Verfügung zu stellen. Die fachlichen Erkenntnisse des Arbeitskreises flossen u.a. in den Aufbau des Fahrgastinformationssystems im MVV ein.

Andere Überlegungen im Arbeitskreis, wie z.B. ein Fahrgastleitsystem, welches Informationen zum Besetzungsgrad einer S-Bahn an die nächste Station liefern sollte, wurden verworfen. Die technische Umsetzung des Fahrgastleitsystems stieß an Machbarkeitsgrenzen. Darüber hinaus zeigte sich, dass die Informationsbereitstellung am Bahnsteig durch wechselnde Rot- oder Grünbereiche oder Lichtvorhänge die Reaktionsmöglichkeit der Fahrgäste überstieg. Der erhoffte Nachweis einer Beserverteilung der Fahrgäste im S-Bahnzug blieb aus.

Eine Verkürzung der Haltezeiten durch Bahnsteigtüren ist bei einem komplexen System wie der Münchner S-Bahn ebenfalls nicht realistisch.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel