

**Anfragen der bayerischen Landtagsabgeordneten
Dr. Martin Runge und Dr. Christian Magerl
(beide Fraktion „Bündnis 90 / Die Grünen“)**

an die Bayerische Staatsregierung zum Thema

„Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke I, II, III, IV, V, VI)“

Zweite S-Bahn-Stammstrecke:

- **Stammstrecke I (08.01.2006):
Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit**
- **Stammstrecke II (08.01.2006):
Schieflage in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität**
- **Stammstrecke III (29.05.2006)**
- **Stammstrecke IV (29.05.2006)**
- **Stammstrecke V (29.05.2006)**
- **Stammstrecke VI (01.12.2006):
Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neue Nutzen-Kosten-Untersuchung**

Dieses Dokument ist in drei Teile gegliedert, die sich an der Erstellung der Kommentare orientieren:

- Seite A1 bis A13: Anfragen „Stammstrecke I“ und „Stammstrecke II“
- Seite B1 bis B13: Anfragen „Stammstrecke III“, „Stammstrecke IV“ und „Stammstrecke V“
- Seite C1 bis C5: Anfrage „Stammstrecke VI“

Zu allen Fragen der oben genannten Anfragen enthält dieses Dokument folgende Informationen:

- Frage der bayerischen Landtagsabgeordneten Dr. Martin Runge und Dr. Christian Magerl
- Antwort der Bayerischen Staatsregierung
- Kommentar von Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz

Anfrage „Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke I, II)“ der bayerischen Landtagsabgeordneten Dr. Martin Runge und Dr. Christian Magerl (Fraktion „Bündnis 90 / Die Grünen“) vom 08.01.2006

Antwort der Bayerischen Staatsregierung
(Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)

*Kommentar von Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz
München, den 03.03.2006*

Zweite S-Bahn-Stammstrecke

- **Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I)**
- **Schieflage in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II)**

Stammstrecke I

Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I)

Anfang 2003 wurde die vertiefende Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke in München vorgestellt. Kern dieses Projektes von Freistaat und DB AG ist der Bau einer zweiten Röhre durch die Münchner Innenstadt, eng parallel zur bisherigen Röhre geführt, beginnend ab der Friedenheimer Brücke und endend am Ostbahnhof bzw. am Leuchtenbergring. Mit Einreichen und Auslegen der Planfeststellungsunterlagen kann jetzt auf konkretisierte Planungen zurückgegriffen werden. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen

sind zwei Betriebskonzepte (Mitfall 1: 20-Minuten-Grundtakt für Stamm- und Verstärkerlinien, damit 10-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeiten im verdichteten Außenbereich. Mitfall 2: 15-Minuten-Grundtakt und 30-Minuten-Takt bei Verstärkerlinien als Express-S-Bahn). Ausweislich dieser Betriebskonzepte sollen die S-Bahnlinien zum Teil über die alte und zum anderen Teil über die neue Stammstrecke geführt werden.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

Frage 1:

Wie sieht der derzeitige Zeitplan für den Bau und die Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke aus?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Vorausgesetzt, dass die ersten Planfeststellungsbeschlüsse Anfang der zweiten Jahreshälfte 2006 durch die Genehmigungsbehörde erteilt werden, kann wie geplant noch in 2006, spätestens jedoch Anfang 2007 mit den Bauarbeiten für die 2. Stammstrecke begonnen werden. Mit einer derzeit ermittelten Bauzeit von rund 5 Jahren wäre die Inbetriebnahme zum Jahr 2011 erreichbar.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Unter Berücksichtigung einer Bauzeit von sechs Jahren ist eine Inbetriebnahme frühestens zum Jahr 2013 erreichbar. Aufgrund des anstehenden Rechtsstreits ist eine Inbetriebnahme nicht vor 2016 zu erwarten. Damit sind die in der Standardisierten Bewertung berücksichtigten Nutzenniveaugewinne in den Jahren 2011 bis 2016 nicht zu berücksichtigen.

Frage 2:

Auf welche Größenordnung belaufen sich die aktuellen Kostenschätzungen für den Bau der zweiten Stammstrecke und ist die Finanzierung des Baus der zweiten Stammstrecke gesichert vor dem Hintergrund der Sparbemühungen von Bund und Freistaat und vor dem Hintergrund, dass der Bund die Regionalisierungsmittel massiv kürzen will?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Nach derzeitigem Planungsstand stellen sich die Investitionskosten (Baukosten ohne Planungs- und Verwaltungskosten), wie folgt dar:

2. Stammstrecke	rd. 1,1 Mrd. EUR
Netzergänzende Maßnahmen	rd. 0,2 Mrd. EUR
Summe Gesamtprojekt	
2. S-Bahn-Stammstrecke	rd. 1,3 Mrd. EUR

Der Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat und der DB AG ist ausverhandelt. Der Bund hat seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms (Bundesanteil 60% der zuwendungsfähigen Baukosten) zu fördern.

Zur Finanzierung des bayerischen Anteils werden derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem StMWIVT und dem StMF geführt.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Warum wurden die Planungs- und Verwaltungskosten herausgerechnet? Wie setzen sich diese zusammen?

Der realistische Bauaufwand liegt zwischen 1,6 Milliarden Euro und 2,0 Milliarden Euro. Deshalb ist es notwendig, die in der Antwort des Verkehrsministeriums genannten Kostenpunkte detailliert aufzuschlüsseln.

Sind in den „netzergänzenden Maßnahmen“ bereits die Aufwendungen für die Anpassungen der Signalisierung enthalten?

Die Frage nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel wurde ignoriert und ist noch zu beantworten.

Frage 3:

Wie beurteilt die Staatsregierung, dass der Engpass zwischen Pasing und Laim, vier S-Bahnlinien teilen sich hier zwei Gleise, nicht beseitigt werden soll?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Der Abschnitt Pasing – Laim trägt einen grundsätzlich anderen Charakter im Vergleich zum bestehenden Stammstreckenabschnitt Laim – Ostbahnhof. Mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke erhält der Abschnitt zwischen Pasing und Laim zukünftig zwei leistungsfähige Bahnhöfe mit jeweils zwei S-Bahngleisen je Richtung. Zusätzliche, die Durchlassfähigkeit beeinträchtigende Zwischenstationen gibt es, anders als auf der bestehenden Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof, in diesem Abschnitt nicht. Die bereits heute vorhandene Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) gewährleistet, dass Zugfolgen im Abstand von 90 Sekunden realisiert werden können. In der Summe dieser Faktoren steht zwischen Laim und Pasing eine sehr leistungsfähige Schieneninfrastruktur zur Verfügung, die mit geplanten Trassenbelegungen von minimal 18 Zügen je Richtung und Stunde bis höchstens 24 Zügen je Richtung und Stunde ihre maximale Leistungsfähigkeit noch nicht ausgeschöpft hat.

Im Störfall besteht mit der Sendlinger Spange eine Ableitmöglichkeit für S-Bahnen zum Heimeranplatz. Hier können die Fahrgäste auf die U-Bahn umsteigen und somit alle Ziele in der Münchner Innenstadt erreichen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Antwort ist zutreffend, sobald die LZB (Linienzugbeeinflussung) bis km 8,0 verlängert wird (westlicher Bahnhofskopf München-Pasing).

Frage 4:

Ist ein neuerlicher Umbau südlich des Haltepunktes Giesing vorgesehen, um das erst kürzlich errichtete Kreuzungsbauwerk an den dann neuen Rechtsbetrieb Giesing – Ostbahnhof anzupassen, und, wenn ja, wie hoch sind hierfür etwa die Kosten und sind diese Kosten in den letzten von der Staatsregierung verkündeten Kostenschätzungen enthalten?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Das im Rahmen des „520-Mio.-DM-Ausbauprogramms“ errichtete Überwerfungsbauwerk südlich des Bahnhofs Giesing (Abzweig Frankenwaldstraße) hat in erster Linie die Aufgabe, die Abzweigung des Linienastes Richtung Kreuzstraße niveaufrei zu ermöglichen und somit die fahrplanprägenden und betrieblichen Abhängigkeiten zu reduzieren.

Diese Aufgabe bleibt auch mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke erhalten und im Rahmen der Angebotsplanung unverzichtbar. Lediglich die Aufgabe der Überführung vom Links- auf den Rechtsbetrieb wird nicht mehr benötigt. Die dafür notwendige Anpassung der Schieneninfrastruktur erfolgt durch eine geänderte Anbindung der Streckengleise Richtung Deisenhofen am südlichen Ende des Bauwerkes. Das Bauwerk selbst bleibt unangetastet. Wie alle anderen netzergänzenden Maßnahmen ist auch die Anpassung der Abzweigstelle Frankenwaldstraße in den bereits unter Frage 2 dargestellten Investitionskosten enthalten.

Im Rahmen der noch nicht abgeschlossenen Vorplanung (HOAI Lstph. 1 und 2) wird für den Umbau der Abzweigstelle mit Investitionen in der Größenordnung zwischen 5 bis 9 Mio. EUR gerechnet.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Bei dem Umbau der Gleisanlagen Giesing Süd ist darauf zu achten, dass zur Sicherstellung eines zuverlässigen S-Bahnbetriebs die S-Bahnstrecke bis Perlach zweigleisig ausgebaut werden muss, sodass etwa 20 Millionen Euro Investitionsaufwendungen veranschlagt werden müssen.

Frage 5:

Haben nach Ansicht der Staatsregierung Bau und Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke Sinn, bevor Engpässe auf den „Mittel-“ und Außenästen des Münchner S-Bahn-Systems wie Fahrstraßenkreuzungen, Mischverkehre (am Westkopf Pasing muss sich beispielsweise die stadteinwärts fahrende S8 ein Gleis teilen mit den Regionalzügen von und nach Kempten/Memmingen/Lindau) oder Eingleisbetrieb beseitigt sind?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Alle bisherigen Planungen und Untersuchungen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke gehen von einer Entschärfung der infrastrukturellen Engpässe auf den S-Bahn-Außenästen aus. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Qualität und Quantität im gesamten S-Bahnnetz und im Bereich der Mischbetriebsabschnitte auch im übrigen Schienenverkehr durch die 2. S-Bahn-Stammstrecke deutlich gesteigert werden können. Es ist daher notwendig, dass der Kernbereich des Münchner S-Bahnsystems prioritär mit einer leistungsfähigen Infrastruktur ausgestattet wird.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die Antwort ist falsch, weil die drei wesentlichen Verspätungsursachen im Münchner S-Bahn-Betrieb – Mischbetrieb, eingleisige Strecken und höhengleiche Kreuzungen – auf den Außenästen in keiner Weise durch die 2. Stammstrecke beseitigt werden. Darüber hinaus ist es zwar richtig, dass auch die S-Bahn-Stammstrecke ausgebaut werden muss. Die derzeitigen Planungen verschlechtern jedoch die Fahrplanstabilität erheblich (Bahnhof Leuchtenbergring).

Frage 6:

Wie müssen die Sicherheitseinrichtungen für den zweiten Tunnel, insbesondere für die dortigen Haltepunkte, gegenüber den jetzt eingereichten Unterlagen überplant werden, um den Anforderungen des Brandschutzes und den sonstigen Schutzanforderungen gerecht zu werden, und wie hoch sind die hierbei entstehenden zusätzlichen Kosten?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Umfangreiche gutachterliche Untersuchungen haben die gesetzlichen Vorgaben für das Brandschutz- und Rettungskonzept sowie Erkenntnisse aus aktuellen Vorfällen analysiert und sind in die Planungen für die 2. Stammstrecke in enger Abstimmung mit der Münchner Branddirektion eingeflossen.

Im Anhörungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 2, das im Zeitraum zwischen dem 09. und 20. Januar 2006 stattfand, konnte die Qualität der Planungsunterlagen zu den Themen Brandschutz- und Rettungskonzept bestätigt werden. Die etwaige Notwendigkeit von npassungsplanungen kann erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beurteilt werden.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Die zu erwartenden erheblichen finanziellen Mehraufwendungen erfordern eine erneute Standardisierte Bewertung.

Warum sieht die bayerische Staatsregierung die Notwendigkeit von Anpassungsplanungen nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie zuvor von der guten Qualität der Planungsunterlagen überzeugt ist? Aufgrund der zu erwartenden erhebliche Mehraufwendungen ist eine erneute Standardisierten Bewertung notwendig.

Frage 7:

Unterstützt die Staatsregierung das Anliegen der Landeshauptstadt München, dass der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke und der Neubau des Hauptbahnhofes / des Empfangsgebäudes möglichst zeitgleich erfolgen sollen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Ja.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Die Deutsche Bahn sieht keinerlei Mittel für die Finanzierung des neuen Empfangsgebäudes am Münchner Hauptbahnhof vor. Halten Sie die Einschätzung, dass diese Mittel ausschließlich durch Investoren aufgebracht werden, für realistisch (mindestens 300 Millionen Euro)?

Frage 8:

Wie beurteilt die Staatsregierung die drohende Überlastung einzelner U-Bahn-Linien bzw. U-Bahn-Stationen infolge der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Stammstrecke

a) im Falle des Hauptbahnhofes und der dort verkehrenden U-Bahn-Linien

b) im Falle des Marienplatzes/Marienhofs und der dort verkehrenden U-Bahn-Linien

c) im Falle der U-Bahn-Station Theresienhöhe zu Zeiten des Münchner Oktoberfestes bei Wegfall des Haltepunktes Hackerbrücke für zahlreiche Fahrgäste/Wiesnesbesucher?

Frage 8a:

a) im Falle des Hauptbahnhofes und der dort verkehrenden U-Bahn-Linien

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8a:

a) Im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurden Untersuchungen zur verkehrlichen Entwicklung sowie deren Auswirkungen auf die infrastrukturellen Gegebenheiten sowie die Kapazitäten aller Verkehrsträger erarbeitet. Im Ergebnis erfahren danach alle den Hauptbahnhof tangierenden U-Bahnlinien eine kapazitive Entlastung von rund 7% im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke. Für die Station Hauptbahnhof beläuft sich die prognostizierte Entlastung auf 3%.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung (Frage 8a):

Die Frage 8a ist auf die U1 und U2 beschränkt zu wiederholen. Dabei ist es fraglich, wie die Mehrbelastung aufgrund der engen Zugangswege und Bahnsteigbereiche aufgenommen werden kann.

Frage 8b:

b) im Falle des Marienplatzes/Marienhofs und der dort verkehrenden U-Bahn-Linien

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8b:

b) Für die U-Bahnen der Linien 3 und 6 ergeben die unter a) genannten Untersuchungen eine Mehrbelastung von rund 5%. Die Bahnhofsbelastung an der U-Bahnstation Marienplatz wird um rund 15% steigen. In diesem Zusammenhang muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass trotz der verkehrlichen Mehrbelastung der U-Bahnstation eine bessere Fahrgastverteilung innerhalb der Verkehrsanlagen erfolgt. Die Umsteiger von der S-Bahn zur U3/U6 werden zukünftig von zwei Stammstrecken die U-Bahnstation erreichen können. Von der bestehenden Stammstrecke werden die Fahrgäste über den gewohnten Umsteigeweg das südliche Stationsende erreichen. Für die Fahrgäste auf der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist der schnellste Umsteigeweg zur U3/U6 über den Zugang des Marienhofes (nördlicher U-Bahnstationskopf). Damit werden die vorhandenen Verkehrsflächen gleichmäßiger belegt und die heute vorhandene Staubildung am südlichen Bahnhofsende der U-Bahn aufgelöst.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung (Frage 8b):

Wenn die Belastung des U-Bahnhofs Marienplatz um 15% steigen wird, so ist es aufgrund der Fahrgastströme detailliert nachzuweisen, warum die Querschnittsbelastung der U3 / U6 nur um 5% steigen soll.

Die heutigen Staubildungen der Fahrgastströme am Südkopf der U-Bahnsteige werden künftig zusätzlich auch am Nordkopf auftreten, da die Gefäßgröße eines S-Bahn-Langzuges doppelt so groß ist wie die eines U-Bahn-Langzuges.

Frage 8c:

c) im Falle der U-Bahn-Station Theresienhöhe zu Zeiten des Münchner Oktoberfestes bei Wegfall des Haltepunktes Hackerbrücke für zahlreiche Fahrgäste/Wiesnesbesucher?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8c:

c) Der Besucheransturm zum Münchner Oktoberfest findet verstärkt außerhalb der Hauptverkehrszeiten statt. Während dieser Zeit bedienen im aktuellen Fahrplan 21 Züge je Richtung und Stunde die S-Bahnstation Hackerbrücke.

Diese Situation wird sich auch mit der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht grundlegend verändern. Je nach dann gültigem Fahrplan für die S-Bahn werden an der Hackerbrücke zwischen 18 und 20 Züge je Richtung und Stunde halten. Darüber hinaus wird die verkehrliche Grundauslastung der S-Bahnen zukünftig sinken, da die Verkehrsströme sich auf zwei Stammstrecken verteilen werden. Das hat zur Folge, dass die temporär sehr starken Fahrgastzahlen an der Hackerbrücke mehr freie Kapazitäten vorfinden werden. Unter diesen Aspekten ist eine verkehrliche Überlastung U4/U5 sowie der Station Theresienhöhe nicht erkennbar

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung (Frage 8c):

Die Aussagen sind falsch. Nur bei einer Verlängerung der U5 bis Bahnhof Pasing wären sie richtig. Zudem ist zu beachten, dass aufgrund der langen Umsteigewege am Hauptbahnhof von der 2. Stammstrecke zur U4/U5 viele Fahrgäste weiterhin die 1. Stammstrecke bevorzugt werden.

Stammstrecke II

Vorwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Anfrage „Stammstrecke II“:

Einleitend ist anzumerken, dass anhand der in den Planfeststellungsunterlagen veröffentlichten Aussagen und Darstellungen keine Rückschlüsse auf konkrete Linienführung und Verknüpfungen im System gezogen werden können. Eine abschließende Entscheidung über das zukünftige Betriebskonzept erfolgt auf Basis weiterer Untersuchungen. Derzeit ist lediglich ein Planungszwischenschritt wiedergegeben. Zwischenzeitlich wurden die Infrastrukturanforderungen, insbesondere auf den Außenästen (Netzergänzende Maßnahmen) mit der Angebotsplanung weiterentwickelt und konkretisiert. Dieser noch andauernde iterative Prozess führt zu einer Optimierung der volkswirtschaftlichen Wirkung der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Vorwort zu den Antworten der Bayerischen Staatsregierung auf die Anfrage „Stammstrecke II“:

Die Planfeststellung steht in einem seriösen wissenschaftlichen Verfahren am Schluss des Iterationsprozesses und nicht – wie im Vorwort dargestellt – vor Ablauf der Optimierungen.

Aufgrund der Abhängigkeit zwischen Infrastruktur und Betriebskonzept muss das Betriebskonzept bei Baubeginn bereits feststehen. Die Ausführungen der bayerischen Staatsregierung deuten darauf hin, dass hier überhaupt kein ausgearbeitetes Gesamtkonzept erarbeitet worden ist. Aus den Ausführungen geht hervor, dass – anders als in der Schweiz – im vorliegenden Fall die zeitlich gebotene Planabfolge unzulässigerweise nicht eingehalten wird. Dies ist umso erstaunlicher, wenn man bedenkt, dass es sich hier um ein Investitionsobjekt in der Größenordnung von 2,0 Milliarden Euro handelt (Steuergelder).

Schiefelage in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II)

Anfang 2003 wurde die vertiefende Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke in München vorgestellt. Kern dieses Projektes von Freistaat und DB AG ist der Bau einer zweiten Röhre durch die Münchner Innenstadt, eng parallel zur bisherigen Röhre geführt, beginnend ab der Friedenheimer Brücke und endend am Ostbahnhof bzw. am Leuchtenbergring. Mit Einreichen und Auslegen der Planfeststellungsunterlagen kann jetzt auf konkretisierte Planungen zurückgegriffen werden. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen

sind zwei Betriebskonzepte (Mitfall 1: 20-Minuten-Grundtakt für Stamm- und Verstärkerlinien, damit 10-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeiten im verdichteten Außenbereich. Mitfall 2: 15-Minuten-Grundtakt und 30-Minuten-Takt bei Verstärkerlinien als Express-S-Bahn). Ausweislich dieser Betriebskonzepte sollen die S-Bahnlinien zum Teil über die alte und zum anderen Teil über die neue Stammstrecke geführt werden.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

Frage 1:

Wie beurteilt die Staatsregierung, dass der Gleisplan am Leuchtenbergring ausweislich der Unterlagen zur Planfeststellung weder am Ostkopf noch am Westkopf eine kreuzungsfreie Einbindung der S-Bahnlinien von Ebersberg/Zorneding und vom(n) Flughafen/Ismaning vorsieht, so dass Fahrstraßenkonflikte vorprogrammiert sind (im Mitfall 1 wird der Linienast von Ebersberg in die neue und der Linienast vom Flughafen in die alte Stammstrecke geführt)?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Im Rahmen von Untersuchungen wurde der Betriebsablauf am Leuchtenbergring simuliert. Die Ergebnisse haben nachgewiesen, dass trotz niveaugleicher Verzweigungen am Leuchtenbergring eine ausreichende Betriebsqualität im S-Bahnnetz erzielt werden kann.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Auf Frage 5 der Anfrage „Stammstrecke I“ wurde geantwortet, dass der „Kernbereich des S-Bahn-Netzes (...) mit einer leistungsfähigen Infrastruktur ausgestattet wird“. Eine höhengleiche Verzweigung am Leuchtenbergring widerspricht diesen korrekten Vorgaben eklatant! Siehe auch Eisenbahntechnische Rundschau (ETR) März 2004, Seite 130 ff.

Da viele unabhängige Fachleute diese Betriebssimulationen erheblich anzweifeln, sind folgende Fragen zu beantworten:

- Welche Eingabeparameter wurden zu Grund gelegt?
- Welche Software wurde verwendet?
- Wurde nur eine „Best Case Simulation“ durchgeführt?
- Welche Auswirkungen haben Verspätungen auf die gesamte Betriebsstabilität?

Frage 2:

Wie beurteilt die Staatsregierung, dass nach beiden Bedienungskonzepten in den Planfeststellungsunterlagen (Mitfall 1 und Mitfall 2) die S7 am Ostbahnhof enden soll, dort allerdings nach dem neuen Gleisplan überhaupt keine Wendemöglichkeit mehr vorgesehen ist?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Auch nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke wird es am Ostbahnhof östlich der Bahnsteige eine Abstell- und Wendemöglichkeit für S-Bahnen geben. Somit ist es generell möglich, S-Bahnlinien am Ostbahnhof enden/beginnen zu lassen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Antwort ist definitiv falsch. Da die entsprechenden Weichenverbindungen am Ostbahnhof künftig fehlen, müssen sicherungstechnisch die Fahrstraßen bis zum Bahnhof Leuchtenbergring vorgehalten werden, was die dortigen Bahnhofsgleise zusätzlich belegt.

Frage 3:

Wie beurteilt die Staatsregierung das Betriebsprogramm Mitfall 2 hinsichtlich möglicher Konflikte durch den Mischverkehr „reguläre S-Bahn“ und Express-S-Bahn, hinsichtlich der Gefährdungen von Fahrgästen an den Bahnsteigen nicht bedienter Haltepunkte und hinsichtlich der Tatsache, dass im Mitfall 2 häufig frequentierte Haltepunkte in Hauptverkehrszeiten nur mehr alle 15 statt wie bisher alle 10 Minuten bedient werden sollen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Angebotsvariante eines zweistufigen S-Bahnsystems (Express-S-Bahn + konventionelle S-Bahn) wurde auf Basis aller im Gesamtprojekt beinhalteten Infrastrukturmaßnahmen simuliert. Die Ergebnisse zeigen, dass die Betriebsqualität im Gesamtnetz im Vergleich zum aktuellen S-Bahnsystem deutlich verbessert werden kann. Somit konnte neben einem neuen und attraktiven Angebotskonzept auch die betriebliche Stabilität der S-Bahn erhöht werden.

Bereits beim heutigen S-Bahnsystem finden an Stationen mit Mischbetrieb (z.B. Richtung Freising, Geltendorf, Tutzing) Zugdurchfahrten statt. Das Express-S-Bahnsystem birgt bei dieser Sachlage kein wesentlich verändertes Gefahrenpotential.

Im Mitfall 2 erfolgt eine konsequente Trennung der Verkehrsströme aus dem äußeren und dem inneren S-Bahnbereich. Damit genügt auch während der Hauptverkehrszeiten eine 15-minütige Taktdichte. Die Auslastung der S-Bahnen ist gleichmäßiger und die Verfügbarkeit von Sitzplätzen steigt deutlich. Außerdem würde dieses Angebot über den gesamten Tag gefahren werden und nicht nur wie beim 10-Minuten-Takt während der HVZ (ca. 6 Stunden/Werktag).

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Welche Annahmen rechtfertigen die Behauptungen, dass die Betriebsqualität im Gesamtnetz im Vergleich zum aktuellen S-Bahn-System deutlich verbessert werden kann?

Wie soll bei Verspätungen ein Auflaufen von Express-S-Bahnen verhindert werden?

Die Aussage, die Auslastung der S-Bahn sei künftig gleichmäßiger, steht im Widerspruch zu den MVV-Verkehrszählungen 1998/1999, weil im stadtnahen Bereich mehr als 80% der Fahrgäste ein- und aussteigen.

Frage 4:

Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass sich ausweislich der Unterlagen zur Planfeststellung mit Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke die Betriebsqualität gegenüber heute verschlechtern wird, indem die meisten innerstädtischen Haltepunkte (Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz) nur mehr alle fünf statt wie bisher alle drei Minuten bedient werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Die Bedienungshäufigkeit der Stationen entlang der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke wird nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke im Mitfall 2 bei durchschnittlich 3 Minuten liegen. Auf der 2. Stammstrecke erreicht ca. alle 4 Minuten eine S-Bahn die Stationen Hauptbahnhof und Marienhof.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Im Mitfall 1 bedeutet die Aussage, während der Hauptverkehrszeit die bestehende Stammstrecke nur alle 4 Minuten zu bedienen, eine Halbierung der heutigen Zugfahrten von 30 auf 15 Züge pro Stunde und Richtung! Dies führt aufgrund der weiterhin hohen Bahnhofsbelastungen unweigerlich zu einer massiven Verschlechterung der Betriebsqualität!

Frage 5:

Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass ausweislich der Unterlagen zur Planfeststellung mit Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ein großer Teil der S-Bahn-Fahrgäste mit massiven Verschlechterungen konfrontiert sein wird, insofern, als künftig beispielsweise für den Mitfall 1 und partiell auch für den Mitfall 2 die Fahrgäste der S-Bahnen aus den Richtungen Petershausen/Dachau und Herrsching/Germering sowie aus den Richtungen Holzkirchen und Kreuzstraße, für den Mitfall 2 zudem noch generell die Fahrgäste aus Richtung Flughafen/Freising, nicht mehr direkt ohne Umsteigen zu den oben genannten innerstädtischen Haltepunkten Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz gelangen, wobei beim Umsteigen auch noch die ausgedünnten Takte in der alten Stammstrecke gegenüber dem Status quo zu beachten sind?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Im Mitfall 1 liegt die Bedienungshäufigkeit der Stationen entlang der bestehenden Stammstrecke bei 4 Minuten während der HVZ und in den übrigen Zeiten bei 5 Minuten. Die Stationen der 2. Stammstrecke werden in der HVZ ca. alle 3 Minuten und zur NVZ alle 6 Minuten von S-Bahnen bedient werden. Grundsätzlich muss zu diesem Mitfall hingewiesen werden, dass zwischen Pasing und Ostbahnhof weitere Taktverdichtungen möglich sind, um die Bedienungshäufigkeit der Stationen auf beiden Stammstrecken mindestens auf 4 Minuten zu verdichten.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die Ausführungen bezüglich der Reisezeitverlängerungen sind falsch, da die Umsteigezeiten am Ostbahnhof zwischen den S-Bahnen 3 Minuten betragen. Mit der zusätzlichen Wartezeit von 2 Minuten (= halbe Zugfolgezeit von 4 Minuten) ergibt sich ein Zeitverlust von 5 Minuten, was bei einer durchschnittlichen Fahrzeit von 20 Minuten im Stadtbereich einem Zeitverlust von 25% entspricht. Die angegebenen Qualitätspuffer sind unabhängig von der halben Taktzeit zu bewerten.

Darüber hinaus sind wir nicht der Ansicht, dass die zeitlichen „Qualitätspuffer“ abgebaut werden können (siehe Frage 5 der Anfrage „Stammstrecke I“).

Selbst bei denjenigen Fahrgästen, die ihr Ziel am Hauptbahnhof oder Marienplatz haben, werden sich aufgrund der längeren Zu- und Abgangszeiten die von Haus zu Haus Reisezeiten nicht verringern.

Frage 6:

Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass ausweislich der Unterlagen zur Planfeststellung mit Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke für die Fahrgäste der jetzigen S4 (dann S3) von Mammendorf/Maisach nach Ebersberg/Zorneding im Mitfall 1 neben den oben genannten Haltepunkten auch noch der Ostbahnhof als Haltepunkt ausgeblendet wird, was dazu führt, dass beispielsweise die Fahrgäste der heutigen S4 (in der Planung S3) aus dem Osten, die dann weiter mit der U4 Richtung Nordosten wollen, entweder dreimal umsteigen (Leuchtenbergring, Ostbahnhof, Max-Weber-Platz) oder bei einmaligem Umsteigen am Hauptbahnhof zweimal komplett die Innenstadt durchqueren müssen? (Für den Mitfall 2 gilt dann das Gleiche für die Fahrgäste der S-Bahn aus Richtung Erding/Riem, die dann als S3 weiter über den Leuchtenbergring, Marienhof, Hauptbahnhof, Laim und Pasing nach Maisach/Mammendorf geführt werden soll.)?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Im Mitfall 2 ist grundsätzlich vorgesehen, dass die konventionellen S-Bahnen die bestehende Stammstrecke befahren und die Express-S-Bahnen über die 2. Stammstrecke verkehren. Ausnahmen bilden die S-Bahnlinien in Richtung Holzkirchen und Kreuzstraße. Hier müssen sowohl die Express-S-Bahnen wie auch die konventionelle S-Bahn über die 2. Stammstrecke verkehren, um am Ostbahnhof keinen Fahrtrichtungswechsel mehr vornehmen zu müssen.

Konkret heißt dies, dass die Fahrgäste der Linie Petershausen – Holzkirchen und Freising/Flughafen – Kreuzstraße im Mitfall 2 in Laim oder am Ostbahnhof umsteigen müssen, um die Stationen Rosenheimer Platz, Isartor, Hackerbrücke oder Donnersbergerbrücke erreichen zu können. Die tatsächlichen verkehrlichen Aufkommensschwerpunkte liegen allerdings am Hauptbahnhof, Stachus (separater Ausgang von der Station Hauptbahnhof) und Marienplatz/-hof. Sie werden umsteigefrei und deutlich schneller im Vergleich zum aktuellen Fahrplan erreicht. Darüber hinaus ist für Fahrgäste mit den Zielen Rosenheimer Platz, Isartor, Hackerbrücke oder Donnersbergerbrücke das Umsteigen nahezu ohne Reisezeitverlängerung möglich.

Dies resultiert aus sehr engen Anschlussbeziehungen sowie der Verringerung der zeitlichen Qualitätspuffer, da das Gesamtsystem deutlich stabiler sein wird und somit kürzere Fahrzeiten angeboten werden können.

Im Mitfall 1 werden die S-Bahnlinien Petershausen – Holzkirchen, Mammendorf-Ebersberg und Herrsching – Kreuzstraße über die 2. S-Bahn Stammstrecke geleitet. Aber auch hier gilt, dass die Aufkommensschwerpunkte Hauptbahnhof, Stachus sowie Marienhof direkt erreicht werden und für die übrigen Stationen nahezu keine Reisezeitverlängerungen durch Umsteigen entstehen.

Frage 7:

Wie rechtfertigt die Staatsregierung die oben genannten zusätzlichen Umsteigezwänge bzw. Umwegfahrten?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6 und Frage 7:

Bezogen auf die Fragestellung haben wir einen Vergleich der Reisezeiten zwischen Zorneding und Arbellapark erarbeitet. Dabei beziehen wir uns auf den aktuellen Planungsstand.

Fahrplan 2006 (EFA-MVV)*	
Zorneding – Ostbahnhof	19 min
Umsteigezeit	7 min
Ostbahnhof – Max-Weber-Platz	2 min
Umsteigezeit	3 min
Max-Weber-Platz	4 min
Summe Zeitbedarf	35 min

2. Stammstrecke, Mitfall 1	
Zorneding – Hauptbahnhof	24 min
Umsteigezeit	5 min
Hauptbahnhof Arbellapark	10 min
Summe Zeitbedarf	39 min

2. Stammstrecke, Mitfall 2 (Express-S-Bahn)	
Zorneding – Hauptbahnhof	19 min
Umsteigezeit	4 min
Hauptbahnhof – Arbellapark	10 min
Summe Zeitbedarf	33 min

2. Stammstrecke, Mitfall 2 (konventionelle S-Bahn)	
Zorneding – Ostbahnhof	19 min
Umsteigezeit	7 min
Ostbahnhof – Max-Weber-Platz	2 min
Umsteigezeit	3 min
Max-Weber-Platz – Arbellapark	4 min
Summe Zeitbedarf	35 min

Die Darstellungen zeigen, dass nur im Mitfall 1 eine Reisezeitverlängerung im Vergleich zum aktuellen Fahrplan entsteht. Dafür wird ein Umsteigeprozess vermieden. Im Mitfall 2 kann je nach S-Bahn-Produktwahl das Ziel Arbellapark schneller bzw. zeitlich unverändert erreicht werden. Auch die Anzahl der Umsteigeprozesse ist im Vergleich zum aktuellen Fahrplan verringert bzw. unverändert.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6 und Frage 7:

Die aufgeführten Rechnungen für Fahrten zum Arabellapark sind falsch:

Fahrplan 2006	Rechnung	Anmerkung
Zorneding – Ostbahnhof	19min	
Umsteigezeit = Gehzeit + Wartezeit (halbe Taktzeit)	7min = 2min + 5min	„halbe Taktzeit“ für seriösen Vergleich
Ostbahnhof – Max-Weber-Platz	2min	
Umsteigezeit = Gehzeit + Wartezeit (Anschluss)	3min = 1min + 2min	günstige aktuelle Fahrplanplage
Max-Weber-Platz – Arabellapark	4min	
Summe Zeitbedarf	35min	

2. Stammstrecke, Mitfall 1	falsche Rechnung	Korrektur
Zorneding – Hauptbahnhof	24min	24min
Umsteigezeit = Gehzeit + Wartezeit (halbe Taktzeit)	5min Gehzeit fehlt	9min = 4min + 5min
Hauptbahnhof – Arabellapark	10min	10min
Summe Zeitbedarf	39min	43min
Vergleich zu 2006		+23%

2. Stammstrecke, Mitfall 2 (Express-S-Bahn)	falsche Rechnung	Korrektur
Zorneding – Hauptbahnhof	19min	19min
Umsteigezeit = Gehzeit + Wartezeit (halbe Taktzeit)	4min Wartezeit fehlt	9min = 4min + 5min
Hauptbahnhof – Arabellapark	10min	10min
Summe Zeitbedarf	33min	38min
Vergleich zu 2006		+9%

Darüber hinaus möchten wir darauf hinweisen, dass lediglich Fahrgäste aus Zorneding und weiter entfernten S-Bahn-Halten die Möglichkeit haben, den Reisezeitverlust auf 3 Minuten zu beschränken. Für 80% der Fahrgäste, die in Baldham, Vaterstetten, Haar, Gronsdorf und Trudering einsteigen, ergibt sich ein Reisezeitverlust von 8 Minuten, der nicht reduziert werden kann. Anzumerken ist noch, dass für Fahrgäste aus Gronsdorf oder Haar Reisezeitverluste von etwa 40% entstehen.

Frage 8:

Wie erklärt bzw. beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass in den zuletzt ausgelegten Unterlagen zum ersten Bauabschnitt die verbalisierten Ausführungen hinsichtlich der Linienbezeichnungen und der Bedienung nicht durchgehend deckungsgleich sind mit der Darstellung in schematisierter Abbildung (so gibt es z.B. in der Abbildung zum Mitfall 2 die S13 und S15, in der verbalisierten Ausführung dagegen nicht; Erding findet als Haltepunkt überhaupt keine Erwähnung mehr; während in der Abbildung die S1/S11 nicht mehr in Neufahrn geflügelt werden soll, passiert dies laut Text sehr wohl noch) sowie die partiellen „Unverträglichkeiten“ zwischen Gleisplänen und Betriebskonzepten in den Planfeststellungsunterlagen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Die Ausführungen und Darstellungen im Kapitel „Verkehrliche Untersuchung“ der Planfeststellungsunterlagen haben nicht die Aufgabe einer Fahrplanauskunft. Vielmehr geht es um grundsätzliche Möglichkeiten der Angebotsgestaltung eines S-Bahnsystems mit 2. Stammstrecke. Für das jetzt laufende Planfeststellungsverfahren der 2. Stammstrecke müssen im Abschnitt Pasing – Laim – Ostbahnhof/Leuchtenbergring belastbare Aussagen über Zugzahlen, die verkehrliche Belastung sowie die Ströme in den Verkehrsanlagen vorliegen. Diesem wird vollumfänglich in den Unterlagen Rechnung getragen. Darüber hinausgehende Aussagen und Darstellungen dienen rein der Information und haben keinen bindenden Charakter. Dies trifft auch auf Linienbezeichnungen zu.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Die Ausführungen sind nur korrekt, wenn sämtliche Betriebskonzepte einen Nutzen/Kosten Indikator in der Standardisierten Bewertung über 1,0 erreichen. Da dies bei diesem Projekt nicht der Fall ist, muss aus rechtlichen Gründen bereits heute dasjenige Betriebskonzept, was einen Nutzen-Kosten-Indikator von über 1,0 erreicht, verbindlich festgelegt werden.

(ENDE)

Anfrage „Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke III, IV und V)“ der bayerischen Landtagsabgeordneten Dr. Martin Runge und Dr. Christian Magerl (Fraktion „Bündnis 90 / Die Grünen“) vom 09.05.2006

Antwort der Bayerischen Staatsregierung, vertreten durch Hans Spitzner
(Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)

*Kommentar von Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz
München, den 24.01.2007*

Zweite S-Bahn-Stammstrecke

- **Stammstrecke III**
- **Stammstrecke IV**
- **Stammstrecke V**

In Ergänzung und Vertiefung unserer Anfragen Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I) und Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Schieflagen in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II) vom 08.01.2006 und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Stammstrecke III

Frage 1:

Woran liegt es, dass sich die Paraphierung von Bau- und Finanzierungsvertrag so lange verzögert, wo doch die Verträge laut Angaben der Staatsregierung schon lange ausgehandelt sind?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Die Abstimmungsgespräche zwischen dem Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und dem Staatsministerium der Finanzen zur Vorbereitung der Ministerratsbehandlung und Unterrichtung des Haushalts- und Verkehrsausschusses des Bayerischen Landtags sind noch nicht abgeschlossen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Diese Aussage steht im Widerspruch zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Anfrage „Stammstrecke I“, Frage 1, in der der Baubeginn lediglich vom Zeitpunkt des ersten Planfeststellungsbeschlusses abhängig gemacht wird.

Frage 2:

Wie soll der bayerische Anteil der Investitionskosten für die zweite Stammstrecke finanziert werden, auch vor dem Hintergrund der anstehenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Finanzierung soll sich aus GVFG-, FAG- und Regionalisierungsmitteln zusammensetzen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Da die Finanzmittel im GVFG, FAG und Regionalisierungstopf begrenzt sind und sogar gekürzt wurden, folgt daraus, dass andere wichtige Ausbaumaßnahmen in absehbarer Zeit nicht realisiert werden können.

Frage 3:

Zu welchem Zeitpunkt und aus welchen Gründen wurde auf folgende ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen bei der Konkretisierung der Planung/Fortschreibung des Planungsprozesses verzichtet: a) Bahnhof Arnulfpark, b) Bahnhof Maxmonument, c) Bahnhof Max-Weber-Platz, d) Gleis 4 (sechstes Gleis) Leuchtenbergring und e) fünfte und sechste Bahnsteigkante Leuchtenbergring?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Ergebnisse der vergleichbaren Untersuchung „Ausbau S-Bahn-Südring / 2. S-Bahn-Tunnel“ (2001), der anschließenden vertiefenden Untersuchung (2002) und der Untersuchungen im Vorfeld der vorläufigen Nutzen-Kosten-Untersuchung (2003) haben gezeigt, dass selbst bei Nichtberücksichtigung der Investitionskosten für die genannten Maßnahmen ein verkehrlicher Schaden im S-Bahnsystem entsteht. Dies resultiert daraus, dass trotz einer gewissen verkehrlichen Frequenz der Schaden beim Faktor Reisezeit im Gesamtsystem um ein Vielfaches höher liegt.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Die Antwort der Bayerischen Staatsregierung ist unvollständig, weil auf die einzelnen Punkte a) bis e) nicht gesondert geantwortet wurde.

In der Annahme, dass die Bayerische Staatsregierung im letzten Satz die Ein- und Aussteiger meint, so ist statt des Begriffs „verkehrliche Frequenz“ der Fachbegriff „Bahnhofsbelastung“ zu verwenden. Die Argumentation der Bayerischen Staatsregierung zu den Punkten a) bis c) ist logisch nicht konsistent, weil bei dem geplanten Haltepunkt Friedenheimer Brücke aufgrund der deutlich höheren Querschnittsbelastung wesentlich mehr durchfahrenden Fahrgästen eine Erhöhung der Beförderungszeit zugemutet wird.

Die Nichtberücksichtigung der Investitionskosten der Maßnahmen d) und e), was nichts anderes als eine Schenkung darstellt, kann analytisch kein „Schaden“ sein, da sich die Betriebsstabilität am Leuchtenbergring gegenüber der geplanten fünfgleisigen Variante deutlich verbessern würde. Die Antwort der Bayerischen Staatsregierung ist logisch nicht nachvollziehbar.

Mit welchen theoretischen Grundlagen begründet die Bayerische Staatsregierung den Verzicht auf die Bahnhöfe Donnersbergerbrücke und Max-Weber-Platz?

Nach welchen Kriterien wird der „Schaden“ der langen Zugangswege der neuen Stationen Hauptbahnhof und Marienhof sowie der geschaffenen betrieblichen Zwangspunkte am Leuchtenbergring bemessen und wie groß ist der Einfluss dieser Kriterien auf den Nutzen/Kosten-Indikator?

Frage 4:

Welche genau sind die „netzergänzenden Maßnahmen“, in Beantwortung der Anfrage Stammstrecke I vom 08.01.2006 von der Staatsregierung auf 200 Millionen Euro beziffert, und sind hierbei bereits Anpassungen der Signalisierung enthalten?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Mit Bezug auf den aktuellen Planungsstand (März 2005) der S-Bahn-Angebotskonzepte mit 2. Stammstrecke sind folgende netzergänzenden Maßnahmen erforderlich:

- Verkürzung der Zugfolgeabschnitte zwischen Dachau und Karlsfeld
- Zusätzliche Abstell- und Wendekapazität im Bereich Dachau
- Erweiterung des Einfahrbereiches des Bahnhofs Petershausen
- Anpassungen im Bahnhof Geltendorf
- Verkürzung der Zugfolgeabschnitte zwischen Pasing und Westkreuz
- Niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz
- Zusätzliches Wendegleis im Bahnhof Weßling
- Zweigleisiger Abschnitt zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf
- Umbau des Südkopfs Bahnhof Giesing (Abzw. Frankenwaldstraße)
- Zweigleisiger Abschnitt zwischen Giesing und Perlach
- Verkürzung der Zugfolgeabschnitte zwischen Ostbahnhof – Leuchtenbergring und Berg am Laim
- Zusätzlicher Bahnsteig in Markt Schwaben
- Zweigleisiger Abschnitt zwischen St. Kolomann und Aufhausen

Im Rahmen der weiteren Planungen können sich Umfang und Inhalt der netzergänzenden Maßnahmen ändern.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Sind die „netzergänzenden Maßnahmen“ abhängig von der Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, und bis zu welchem Jahr sollen die einzelnen „netzergänzenden Maßnahmen“ in Betrieb genommen werden?

Warum wurden die genannten Erweiterungen beim Neubau der eigenen S-Bahngleise zwischen Karlsfeld und Petershausen nicht durch eine vorausschauende Planung bereits realisiert?

Welche Maßnahmen sind für die Bahnhöfe Petershausen, Dachau und Geltendorf vorgesehen?

Welche Maßnahmen werden im westlichen Bahnhofskopf Pasing zur Entflechtung des S-Bahn-, Regional- und Fernverkehrs sowie zur Senkung der Zugfolgezeiten durchgeführt und wie werden diese finanziert?

Warum wurde erst vor wenigen Jahren der zweigleisige Bahnhof Steinebach auf ein Gleis zurückgebaut, zumal bekannt war, dass sich der Kreuzungspunkt der S-Bahnzüge bei den aus München verspäteten Zügen von Seefeld-Hechendorf nach Steinebach verschiebt?

Wird die Linienzugbeeinflussung (LZB) bis Berg am Laim in beiden Fahrtrichtungen fortgeführt?

Warum wurde der ursprünglich geplante vollständige zweigleisige Ausbau zwischen Markt Schwaben und Erding auf die Teilstrecke St. Kolomann – Aufhausen begrenzt?

Welche Maßnahmen sind im Streckenabschnitt Abzw. Zamdorf – Johanneskirchen zur Entflechtung des S-Bahn- und des Güterverkehrs vorgesehen?

Warum sind die betrieblich notwendigen zweigleisigen Ausbaumaßnahmen

- Höllriegelskreuth – Icking
- Giesing – Höhenkirchen-Siegertsbrunn
- Grafing Bahnhof – Grafing Stadt

in der vorliegenden Liste der Bayerischen Staatsregierung nicht enthalten?

Frage 5:

Ist vorgesehen, die LZB bis km 8 (westl. Bahnhofskopf Pasing) zu verlängern?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Westlich von Pasing gibt es jeweils einen Strecken-km 8 Richtung Augsburg, Geltendorf und Tutzing/Herrsching. Sollte die Richtung nach Tutzing/Herrsching gemeint sein, wird auf die netzergänzende Maßnahme „Verkürzung der Zugfolgeabschnitte zwischen Pasing und Westkreuz“ verwiesen. Auf den übrigen Linienästen ist eine Verkürzung der Zugfolgeabschnitte nicht notwendig.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Trifft es zu, dass die stadteinwärtsführenden Gleise ab Lochham, Neuaubing, Aubing und Lochhausen zur Verkürzung der Zugfolgeabschnitte mit LZB ausgerüstet werden?

Frage 6:

Hält die Staatsregierung die Annahme der DB AG, die Mittel zum Umbau der Empfangshalle des Münchner Hauptbahnhofes (ca. 300 Millionen Euro) ausschließlich über Investoren aufbringen zu können, für realistisch?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Ja.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Wie wurden die bisherigen Architektenhonorare finanziert und ist ein künftiger Zuschuss des Freistaates Bayern zum neuen Empfangsgebäude ausgeschlossen?

Frage 7:

Wieviel Geld ist seit dem 01.01.2000 in die Münchner S-Bahn investiert worden a) für ortsfeste Infrastruktur (Gleise, Stellwerke, Signalisierung, Bahnsteige etc.) und b) für Fahrzeuge?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

- a) Seit 01.01.2000 hat der Freistaat Bayern für Investitionen in die S-Bahn München 293,64 Mio. € Zuschüsse geleistet.
- b) Seit 01.01.2000 hat der Freistaat Bayern für Fahrzeugbeschaffungen der S-Bahn München 171,43 Mio. € Zuschüsse geleistet.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Bezieht sich die Antwort 7a) auf das „520-Mio.-DM-Programm“?

Frage 8:

Sind in den von der Staatsregierung in Beantwortung der parlamentarischen Anfrage des Kollegen Gartzke vom 14.06.2000 benannten 1,882 Milliarden Mark Gesamtinvestitionen in die Münchner S-Bahn bis Ende 1999 (Drucksache 14/4167) nur die Ausgaben für ortsfeste Infrastruktur enthalten und, wenn ja, wie hoch waren die Ausgaben für bis zum genannten Zeitpunkt beschaffte Fahrzeuge?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Ja; für Fahrzeuge hat der Freistaat Bayern in diesem Zeitraum Zuschüsse in Höhe von 24,9 Mio. € geleistet.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Erhält der Freistaat Bayern eine Kompensation für die sechs dem Land Baden-Württemberg überlassenen ET420 der Bauserie 7a?

Stammstrecke IV

Frage 1:

Hat es Sinn, dass Planungen und Untersuchungen für die zweite S-Bahn-Stammstrecke von einer „Entschärfung der infrastrukturellen Engpässe auf den S-Bahn-Außenästen“ ausgehen, wenn Finanzierung und Realisierung eben dieser Entschärfung der Engpässe in absehbarer Zeit eher unwahrscheinlich sind?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Eine Entschärfung der infrastrukturellen Engpässe auf den S-Bahn-Außenästen erfolgt vorrangig über die netzergänzenden Maßnahmen als Teil des Gesamtprojektes „2. S-Bahn-Stammstrecke“. Darüber hinausgehende Ausbauten, wie z.B. Richtung Buchenau oder Markt Schwaben, sind eigenständige Projekte und werden separat von Freistaat und DB vorangebracht.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Warum werden die über die „netzergänzenden Maßnahmen“ hinaus gehenden Ausbauten als Teil des Betriebskonzeptes für die zweite S-Bahn-Stammstrecke bereits vorausgesetzt? Mit welchen betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen wird der 15-Minuten-Takt bis Geltendorf realisiert?

Warum werden die Ausbauten nach Buchenau und Markt Schwaben als „darüber hinausgehend“ und nicht als „vorrangig“ angesehen? Welchem Realisierungszeitraum entsprechen beide Begriffe?

Frage 2:

Hält es die Staatsregierung angesichts der Abhängigkeiten zwischen Infrastruktur und Betriebskonzept für seriös, dass die Planfeststellung vor wesentlichen Optimierungsschritten künftiger Betriebskonzepte durchgeführt wird?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Der Infrastrukturbedarf im Kernbereich des Münchner S-Bahnsystems, also zwischen Pasing und Ostbahnhof/Leuchtenbergring, wurde im Rahmen von Iterationen optimiert. Die Ergebnisse finden sich in den zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen wieder. Alle möglichen Angebotskonzepte für die S-Bahn sind mit der jetzigen Infrastruktur umsetzbar. Die derzeit laufenden Iterationen konzentrieren sich auf die netzergänzenden Maßnahmen.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Wie Ihnen sicherlich bekannt sein dürfte, wird in der Schweiz die Infrastruktur in Abhängigkeit der vorgesehenen Fahrplankonzepte gebaut – so wie es die internationale Fachliteratur empfiehlt. Warum erklärt die Bayerische Staatsregierung in diesem Zusammenhang, dass die Betriebskonzepte für die S-Bahn noch nicht feststehen?

Mit der jetzigen Infrastruktur sind die Angebotskonzepte für die S-Bahn entgegen der Ansicht der Bayerischen Staatsregierung keinesfalls umsetzbar. Selbst dann, wenn die Bayerische Staatsregierung die jetzt geplante Infrastruktur gemeint haben sollte, wäre die in den Planfeststellungsunterlagen vorgestellten Angebotskonzepte allenfalls mit spürbaren Einschränkungen in der Anschlusssicherung und in der Betriebsstabilität umsetzbar, weil zum Beispiel am Bahnhof Leuchtenbergring planmäßig Fahrstraßenausschlüsse in beiden Fahrrichtungen zu beachten sind.

Welchen weiteren Einschränkungen unterliegt das Angebotskonzept aufgrund der „derzeit laufenden Iterationen“?

Frage 3:

Sieht die Staatsregierung in einer Halbierung der Zugfahrten auf der alten Stammstrecke in Hauptverkehrszeiten (Mitfall 1) gegenüber dem jetzigen Stand bei gleichzeitig weiterhin hoher Bahnhofbelastung keine Verschlechterung der Bedienungsqualität?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Nein. Wie schon in der Beantwortung der Landtagsanfrage vom 8. Januar 2006 dargestellt, werden je nach Angebotskonzept die Zugfrequenzen auf der bestehenden Stammstrecken zwischen 18 und 20 Zügen je Stunde und Richtung liegen. Damit reduziert sich das Fahrplanangebot auf der bestehenden Stammstrecke lediglich zwischen 30% und maximal 40%. Dabei können die Bahnhofbelastungen auf der bestehenden Stammstrecke um deutlich mehr als 30% verringert werden, obwohl nennenswert mehr Fahrgäste das S-Bahn-System nutzen werden. Alle Verkehrsprognosen haben dabei nachgewiesen, dass zusammen mit der verkehrlichen Wirkung der 2. Stammstrecke eine ausreichende Bedienung gewährleistet ist.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Der Fehler der Bayerischen Staatsregierung besteht darin, dass sie davon ausgeht, dass auch die Bahnhöfe Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Isartor und Rosenheimer Platz von der zweiten Stammstrecke genauso gut bedient werden wie von der bestehenden. Des Weiteren fehlt in der Betrachtungsweise der Bayerischen Staatsregierung die längere Wartezeit auf den bestehenden Bahnhöfen der alten Stammstrecke.

Was ist insofern eine „ausreichende Bedienung“ der bestehenden Stammstrecke aus Sicht der Bayerischen Staatsregierung?

Da die S-Bahn zwischen den Bahnhöfen Donnersbergerbrücke und Ostbahnhof eine U-Bahn-Funktion hat, ist sie verkehrlich dort als U-Bahn anzusehen. Deshalb ist eine Angebotsreduzierung um 30% bis 40% unrealistisch, zumal die S-Bahn als einziges Verkehrsmittel die „klassische Trasse“ vom Hauptbahnhof durch das Stadtzentrum zum Ostbahnhof bedient.

Frage 4:

Hält die Staatsregierung die Annahme für realistisch, dass bei einem Anstieg der Bahnhofbelastung an der U-Bahnstation Marienplatz von ca. 15% die Querschnittsbelastung der U3/U6 nur um ca. 5% ansteigt?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Ja. Die Ermittlung von Bahnhof- und Querschnittsbelastungen dienen unterschiedlichen Zielen. Der Wert für die Bahnhofbelastung dient der Ermittlung einer Bahnhofsleistungsfähigkeit. Querschnittsbelastungen dagegen beantworten die Fragen nach Beförderungskapazitäten je Zug bzw. Taktichten auf einer Strecke.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Wie errechnet sich eine Zunahme der Querschnittsbelastung der U3/U6 um lediglich 5%, wenn die Bahnhofbelastung des U-Bahnhofs Marienplatz um 15% steigt und von welchen konkreten Eingabeparametern und Eingabewerten ist die Bayerische Staatsregierung hierbei ausgegangen?

Frage 5:

Widerspricht nicht die vorgesehene höhengleiche Verzweigung am Leuchtenbergring der Absicht, das zentrale S-Bahn-Netz mit „einer leistungsfähigen Infrastruktur“ auszustatten?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Nein. Die Planungen einschließlich notwendiger Simulationen haben ergeben, dass die Gestaltung des östlichen Bahnhofskopfes am Leuchtenbergring, wie sie auch in den ausgelegten Unterlagen enthalten ist, den betrieblichen Anforderungen gerecht wird und gleichzeitig eine technisch machbare sowie finanzierbare Lösung darstellt.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Welcher „Schaden“ (siehe Frage 3, Stammstrecke III) entsteht durch die östlich des Bahnhofs Leuchtenbergring geplante höhengleiche Verzweigung bzw. die Kreuzung von Fahrstraßen? Was sind die Mehrkosten einer höhenfreien Lösung – getrennt nach stadteinwärts und nach stadtauswärts – bei sofortigem und bei nachträglichem Einbau? Warum wurden die Weichenverbindungen in stadtauswärtiger Richtung westlich des Bahnhofs Leuchtenbergring nicht so angelegt, dass dort höhenfreie Einfädelungen (vom Ostbahnhof und vom 2. S-Bahntunnel) möglich sind? (Das stadtauswärtige Gleis des 2. S-Bahntunnels mündet zwischen dem stadtauswärtigen Hauptgleis und den Betriebsgleisen ein.)

Warum wurde der Bahnhof Leuchtenbergring nicht genauso betrieblich flexibel konzipiert wie der vorbildlich geplante Bahnhof Laim, bei dem keine fahrplanmäßigen Fahrstraßenausschlüsse zu erwarten sind?

Frage 6:

Weshalb wird neuerdings immer wieder, so auch in den Planfeststellungsunterlagen für die neue Stammstrecke, behauptet, die alte Stammstrecke hätte eine maximale Kapazität von 30 Zügen je Stunde und Richtung, wo doch anlässlich der Ertüchtigung der alten Stammstrecke (elektronisches Stellwerk, LZB) voller Stolz erklärt wurde, jetzt eine Kapazität von 33 Zügen je Stunde und Richtung (Zugfolgezeit 1,6 Minuten = 37,5 Züge je Stunde = fahrplantechnisch mit eingerechneter 10% Reserve 33 Züge) ermöglicht zu haben?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Separat auf die bestehende Stammstrecke bezogen liegt deren Leistungsfähigkeit bei 33 Zügen je Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit (HVZ). Diese Zugzahlen stoßen jedoch am Ostbahnhof an Grenzen. Die verbleibenden Fahrgastwechselzeiten an den Stammstreckenstationen würden deutlich unter 30 Sekunden liegen. Dieser Wert ist jedoch minimal notwendig, um den Verkehrsströmen besonders am Hauptbahnhof und Marienplatz gerecht zu werden.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Warum wird Gleis 6 am Ostbahnhof betrieblich nicht von S-Bahnen Richtung Leuchtenbergring benutzt, um das allgemein bekannte Ziel von 33 Zügen pro Stunde und Richtung durch die bestehende Stammstrecke zu erreichen?

Was ist mit „deutlich unter 30 Sekunden“ gemeint und welche Pufferzeiten sind in die Berechnungsgrundlage eingeflossen?

Warum wird die Linienzugbeeinflussung (LZB) nicht um das automatische Fahren und Bremsen (AFB) ergänzt, um ein zügigeres Nachrücken zu ermöglichen?

Warum ist die Reaktionszeit und die Türöffnungszeit bei den neuen S-Bahnfahrzeugen wesentlich länger als beim C-Wagen der Münchner U-Bahn?

Warum wird die Türsteuerung der S-Bahnfahrzeuge nicht auf ein generelles Zwangsöffnen und Zwangsschließen auf den Stammstreckenstationen geändert?

Frage 7:

Sieht die Staatsregierung im immer wieder betonten rechnerischen Nutzen „Entlastung alte Stammstrecke“ nicht eine unredliche Entwertung eben dieser, zumal nach ihrer erst kürzlich erfolgten Ertüchtigung?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Nein. Nur nach einer Entlastung der bestehenden Stammstrecke kann das S-Bahnssystem qualitativ sowie quantitativ den prognostizierten Mobilitätsentwicklungen Stand halten und seine Stellung gegenüber dem Individualverkehr behaupten.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Die Antwort der Bayerischen Staatsregierung ist falsch, weil der Einbau der LZB auf der alten Stammstrecke bei einer vorhandenen zweiten Stammstrecke nicht notwendig gewesen wäre.

Ist es darüber hinaus aus Sicht der Staatsregierung ein Vorzug des S-Bahnsystems gegenüber dem Individualverkehr, dass von einem Teil der S-Bahnlinien künftig nicht mehr alle Innenstadtbahnhöfe umsteigefrei erreicht werden können?

Frage 8:

a) Wie erklärt die Staatsregierung, dass Herr Frank Kutzner, zuständig für Infrastruktur bei der BEG, im März 2006 gegenüber Bürgermeistern aus dem Landkreis Fürstentfeldbruck erklärt hat, der Ausbau der S8 zwischen Pasing und Buchenau sei erst 2012 fertig zu stellen, während die Staatsregierung in Beantwortung einer schriftlichen Anfragen vom 09.01.2006 am 21.02.2006 sogar behauptet, an der Realisierung dieser Maßnahme entsprechend der Rahmenvereinbarung zwischen dem Freistaat und der DB AG über das „10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern“ werde festgehalten und b) wie ist die Aussage von Herrn Kutzner gegenüber den o.g. Bürgermeistern, die Express-S-Bahnen würden im Falle beispielsweise der S4 in Mammendorf, Malching, Olching und Gröbenzell und im Falle der S5 in Germering halten, zu vereinbaren mit den Inhalten der Betriebskonzepte, die zu den Planfeststellungsunterlagen zur zweiten Stammstrecke ausgelegt worden sind, und vor allem mit der Aussage der „konsequenten Trennung der Verkehrsströme aus dem äußeren und dem inneren S-Bahn-Bereich“?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

- a) Wie von Herrn Kutzner dargestellt, hält der Freistaat an der Rahmenvereinbarung mit der DB AG fest. Allerdings werden seitens der DB derzeit keine ausreichenden Aktivitäten zum Projektfortgang für den Streckenausbau Richtung Buchenau vollzogen. Damit muss der Freistaat derzeit davon ausgehen, dass eine der Rahmenvereinbarung entsprechende zeitliche Umsetzung dieser Maßnahme seitens der DB nicht eingehalten werden kann. Nichts anderes wurde von Herrn Kutzner in Puchheim zum Ausdruck gebracht. Die Benennung des Jahres 2012 spiegelt dabei den aktuellen Zeitrahmen der zu erwartenden Verzögerung wider.
- b) Die Express-S-Bahn hat die Aufgabe, im äußeren Bereich alle Stationen zu bedienen und ab dem stadtnahen Bereich (Einsatzpunkt des 15-Minuten-Grundtaktes) ohne bzw. nur mit ausgewählten Zwischenhalten bis zum Beginn des Stammstreckenbereiches zu verkehren. Etwaige Zwischenhalte begründen sich aus ihrer verkehrlichen Bedeutung. Die in den Planfeststellungsunterlagen zur Information abgebildeten Angebotskonzepte beinhalten diese Planungsgrundsätze. Das tatsächliche zukünftige Angebotskonzept ist nicht planfeststellungsrelevant und kann im Fortgang der Projektrealisierung weitere Änderungen erfahren.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

- a) *Die Infrastrukturentwicklung ist eine politische Entscheidung des Freistaates Bayern und nicht der Deutschen Bahn.*

Was ist der aktuelle Planungsstand zum Streckenausbau Pasing – Buchenau – Geltendorf, welche Planungsschritte stehen noch aus und wie hoch werden die Kosten dafür geschätzt?

- b) *Die Aussage der Bayerischen Staatsregierung, dass das tatsächliche zukünftige Angebotskonzept nicht planfeststellungsrelevant sei, ist logisch irrelevant, weil es sich um ingenieurtechnische Abhängigkeiten zwischen dem Angebotskonzept und der Infrastruktur handelt und nicht um die Beschreibung eines juristischen Sachverhaltes.*

Wie rechtfertigt die Staatsregierung die Verwendung von zehnstelligen Steuerbeträgen für ein Bauprojekt, für das noch nicht einmal ein konkretes Nutzungskonzept – der Nutzen des Projekts „2. S-Bahn-Stammstrecke“ ist abhängig vom gewählten Angebotskonzept mit direktem Einfluss auf sämtliche Reisezeiten – vorliegt?

Stammstrecke V

Frage 1:

Wie verändert sich die Bahnhofbelastung an der U-Bahnstation Hauptbahnhof für die U1/U2 und wie soll hier ggf. mit Mehrbelastungen angesichts der engen Zugangswege und der engen Bahnsteigbereiche umgegangen werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Für die Station Hauptbahnhof der U1/U2 ist mit 2. S-Bahn-Stammstrecke keine Mehrbelastung, vielmehr eine geringe Entlastung (1%) prognostiziert

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Wie errechnet sich die Entlastung der U1/U2 um 1%, wenn „nennenswert mehr Fahrgäste das S-Bahn-System nutzen werden“ [1] und die Streckenführungen der U1 und U2 im Rechten Winkel die S-Bahn-Stammstrecke kreuzen?

[1] Zitat aus der Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf „Stammstrecke IV“, Frage 3

Frage 2:

Welche Eingabeparameter wurden bei der Simulation des Betriebsablaufes am Leuchtenbergring zugrunde gelegt, welche Software wurde hier verwendet und welche Auswirkungen haben hier Verspätungen auf die gesamte Betriebsstabilität?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Die Simulation der Betriebsabläufe des Münchner S-Bahnsystems mit 2. Stammstrecke wurde mit der Software „RailSys“ durchgeführt. Im Rahmen dieser Simulation wurde für die Streckentrennungen am Bahnhofsostkopf Leuchtenbergring eine niveaugleiche Lösung unterstellt. Die Entwicklung der Betriebsstabilität muss immer das Gesamtsystem betrachten. Dabei hat die Simulation gezeigt, dass das Vorhaben „2. Stammstrecke“ sowohl im Regelbetrieb, wie auch im gestörten Betrieb eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität für das Gesamtsystem bewirkt. Konkret konnte gegenüber dem Ohnefall in Ost-West-Richtung die Pünktlichkeit um 8%-Punkte (24h-Wert), bezogen auf die HVZ um 13%-Punkte verbessert werden. In West-Ost-Richtung liegt die Verbesserung der Pünktlichkeit bei 5%-Punkten (24-Wert) und 11%-Punkten während der HVZ:

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Wie ist eine Steigerung der Pünktlichkeit um 5 bis 13 Prozentpunkte möglich, wenn die offiziellen Pünktlichkeitszahlen der Münchner S-Bahn bei 96 Prozentpunkten liegen?

Wie wird die Pünktlichkeit gemessen, welchen Einfluss haben Zugausfälle (= Totalausfall eines Fahrzeugs) sowie vorzeitiges Wenden (= einmaliger Zugausfall auf einer Teilstrecke) auf diese Berechnungen und aus welchen Gründen ist die Verbesserung der Pünktlichkeit in der Hauptverkehrszeit deutlich höher als im Tagesverlauf? Wie hoch ist die prognostizierte Pünktlichkeit für alle genannten vier Fälle (West-Ost bzw. Ost-West, in 24h bzw. zur HVZ)?

Welches Angebotskonzept liegt den Simulationen zu Grunde? Wie viele Fahrplantrassen werden – getrennt nach den Fahrtrichtungen – am Leuchtenbergring zur Hauptverkehrszeit innerhalb von einer Stunde benötigt und wieviel stehen stündlich verspäteten Zügen offen?

Können alle Betriebsfahrten einschließlich der am Ostbahnhof wendenden Linien über das bahnsteiglose Betriebsgleis am Leuchtenbergring abgewickelt werden und welchen Einfluss haben diese auf die genannten Pünktlichkeitswerte?

Liegen den Berechnungsmodellen auch Korrespondenzhalte am Leuchtenbergring (gegenseitiger Richtungsanschluss der S-Bahnen von/in Richtung der 2. Stammstrecke mit jenen, die den Ostbahnhof anbinden) zu Grunde, und welchen Einfluss haben diese auf die genannten Pünktlichkeitswerte?

Welche S-Bahnlinien haben vor welchen anderen Vorrang, und wie wirkt sich das auf den Fahrbetrieb insbesondere am Leuchtenbergring aus?

(RailSys ist eine „synchrone Simulation“, die alle Züge gleichzeitig simuliert, womit höherrangige Zugfahrten auch von niederrangigen behindert werden können. RailSys ist ein Produkt des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Universität Hannover / RM Consultants GmbH Hannover.)

Frage 3:

Auf welchen Außenästen kann beim derzeitigen Ausbaustand aufgrund von Eingleisbetrieb, Mischverkehren und Fahrstraßenkreuzungen kein 15-Minuten-Takt eingeführt werden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Gemäß der aktuellen Infrastruktur im S-Bahnnetz, also mit Vollendung des „520 Mio. DM Ausbauprogramms“ kann auf den Linienästen Richtung Freising/Flughafen, Herrsching, Kreuzstraße, Erding und Ebersberg kein 15-Minuten-Takt eingeführt werden.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Wie will die Bayerische Staatsregierung einen 15-Minuten-Takt auf der S2 Petershausen, der S8 Geltendorf und der S7 Wolfratshausen bei den bestehenden eingleisigen Abschnitten realisieren?

Wie stellt sich die Bayerische Staatsregierung einen Mischbetrieb zwischen S-Bahnlinien im 15-Minuten-Takt und im 20-Minuten-Takt vor?

Warum besteht kein inhaltlicher Zusammenhang zwischen dieser Antwort der Bayerischen Staatsregierung zum Ausbau der Außenäste mit ihrer Antwort auf Stammstrecke III, Frage 4?

Frage 4:

Hält die Staatsregierung einen 15-Minuten-Takt auf dem Westarm der jetzigen S8 zwischen Pasing und Buchenau beim derzeitigen Ausbaustand (Engpass Westkopf Pasing, Mischbetrieb ganzer Abschnitt) für machbar?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Im Rahmen der Planungen für die Angebotskonzepte der S-Bahn mit 2. Stammstrecke wurde im so genannten Mitfall 2 ein 15-Minuten-Takt zwischen Pasing und Buchenau untersucht. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass dies machbar ist. Ggf. sind zusätzliche Überholungen von S-Bahnen durch den Regional- und Fernverkehr notwendig.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Bedeutet dies, dass der Takt zwischen Buchenau und Geltendorf von derzeit 20 Minuten auf 30 Minuten ausgedünnt wird?

An welchen Bahnhöfen sollen diese zusätzlichen Überholungen der S-Bahnen durch andere Züge erfolgen, wie lange dauern diese Überholvorgänge – abhängig vom Überholbahnhof –, welche Pufferzeiten sind dazu im S-Bahnfahrplan vorgesehen, und wie beeinflussen diese Überholvorgänge die Betriebsstabilität dieser und anderer S-Bahnlinien?

Frage 5:

Hält die Staatsregierung vor dem Hintergrund der Möglichkeit von Anschlägen die Evakuierungswege und die Evakuierungszeiten für nicht zu aufwendig bzw. zu lang?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Nein. Die Sicherheit der 2. S-Bahn-Stammstrecke steht im Einklang mit den derzeit aktuellen Vorschriften und Erkenntnissen von unterirdischen Anlagen im Schienenverkehr.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Hält die Bayerische Staatsregierung die vertikale Fluchtgeschwindigkeit der Fußgänger von 0,2 m/s (= 720 Höhenmeter pro Stunde) bei einer Wegstrecke von 40 Höhenmetern nicht für zu optimistisch, weil erfahrungsgemäß bei dieser Wegstrecke die durchschnittliche vertikale Geschwindigkeit nur etwa 300 bis 400 Höhenmeter pro Stunde beträgt?

(ENDE)

Anfrage „Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – (Stammstrecke VI)“ der bayerischen Landtagsabgeordneten Dr. Martin Runge und Dr. Christian Magerl (Fraktion „Bündnis 90 / Die Grünen“) vom 01.12.2006

Antwort der Bayerischen Staatsregierung, vertreten durch Hans Spitzner
(Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)

*Kommentar von Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz
München, den 08.02.2007*

Zweite S-Bahn-Stammstrecke

- **Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke – Neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (Stammstrecke VI)**

Stammstrecke VI

Staatsminister Erwin Huber verkündete am 29.11. [Anm.: 2006] im Plenum des Bayerischen Landtags, dass für die vom Freistaat und der DB AG geplante Zweite Stammstrecke der Münchner S-Bahn eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung vereinbart worden sei. Wenige Wochen zuvor, am 7.11. [Anm.: 2006], war durch den Leiter der Abteilung Verkehr im Bayerischen Wirtschaftsministerium die Möglichkeit einer Sparversion, eines „Rumpftunnels“ zwischen der Friedenheimer Brücke und dem Leuchtenbergring ohne die Verzweigung in Richtung Ostbahnhof ins Gespräch gebracht worden. Gleichzeitig wurde erklärt, dass möglicherweise aus Kostengründen erst einmal auf den Ausbau des Bahnhofes Laim wie auch auf die dringend notwendige Beseitigung zahlreicher Engpassstellen (wie Eingleisbetriebe, Fahrstraßenkreuzungen und Mischverkehre) auf den Mittel- und Außenästen des Münchner S-Bahn-Netzes verzichtet werde. In diesem Zusammenhang und in Ergänzung und Vertiefung unserer Anfragen Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I) und Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Schief lagen in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II) vom 08.01.2006 sowie der Anfragen Stammstrecke III, IV und V vom 09.05.06 und deren Beantwortung durch die Staatsregierung fragen wir die Staatsregierung:

Frage 1:

Wann und zwischen wem konkret wurde die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung vereinbart?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:

Bereits nach der ersten Bewertung (2003) im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städteentwicklung (BMVBS) sowie dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine kontinuierliche Fortschreibung der Untersuchungsergebnisse vereinbart. Somit gab es im Jahr 2005 einen weiteren NKU-Lauf, der die zu diesem Zeitpunkt aktuellen Entwicklungen im Gesamtprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke berücksichtigt hat. Die zwischenzeitlich im Verlauf der vertieften Planungen erzielten Erkenntnisse veranlassen eine erneute Aktualisierung.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 1:
Kein Kommentar.*

Frage 2:

Wann soll die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden und für wann ist mit Bekanntgabe des Ergebnisses zu rechnen?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:

Der neue NKU-Lauf ist für die erste Jahreshälfte 2007 geplant. Mit Ergebnissen kann dann vsl. nach der Sommerpause 2007 gerechnet werden.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 2:
Mit welchem Bauaufwand wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung 2007 kalkuliert?*

Frage 3:

Soll die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Version der Zweiten Stammstrecke, wie sie im jetzt laufenden Planfeststellungsverfahren Gegenstand war und ist (Y-Tunnel mit Abzweig auf Höhe Max-Weber-Platz, Um-/Ausbau Bahnhof Laim), durchgeführt werden oder für die am 07.11.[Anm.: 2006] vor der DVWG ins Spiel gebrachte „Sparversion“ (Verzicht auf den oben genannten Abzweig und auf den Um-/Ausbau Laim)?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:

Im Rahmen der Projektentwicklung haben die Variantenbetrachtungen ergeben, dass nur eine 2. Stammstrecke mit je einem Ast zum Leuchtenbergring sowie über Ostbahnhof in Richtung Giesing den Nutzen für die langfristige Entwicklung des Münchner S-Bahnsystems gewährleistet. Dem entsprechend orientieren sich alle weiteren Planungen an diesem Ziel. Die Fortschreibung der NKU umfasst somit das Gesamtprojekt.

*Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3:
Aus der Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 3 ergibt sich implizit, dass der Nutzen-Kosten-Faktor für die „Sparvariante“ unter 1,0 ist.*

Frage 4:

Soll bei der Version „Rumpftunnel“ auf den Um-/Ausbau des Umsteigebahnhofes Laim verzichtet werden, um die Fahrgäste zu zwingen, in den beiden Bahnhöfen Hauptbahnhof und Marienhof/Marienplatz in großer Tiefe umzusteigen und hofft die Staatsregierung, durch diesen „Taschenspielertrick“ rechnerisch mehr Fahrgäste/Beförderungsfälle auf der Zweiten Stammstrecke für die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung generieren zu können?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Hier darf auf die Antwort zur Frage 3.) verwiesen werden. Mit Vollendung des Gesamtprojektes wird es nach wie vor in Laim einen neuen leistungsfähigen S-Bahnhof mit idealen Umsteigemöglichkeiten geben.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 4:

Ist es zutreffend, dass bei der Etappierung des Projektes eine gewisse Zeit lang der zweite S-Bahntunnel existiert, und gleichzeitig der S-Bahnhof Laim unverändert bleibt?

Frage 5:

Sollen bei der neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung wie bei der bisherigen Nutzen-Kosten-Untersuchung solche Betriebsprogramme als Inputgröße dienen, die bestimmte S-Bahn-Linien auch außerhalb von Engpasszeiten in der bestehenden Röhre nur mehr durch die neue Röhre verkehren lassen, was zu Entlastungen der alten Röhre führt, wie sie im regulären Betrieb gar nicht notwendig wären?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Die aktuellen S-Bahn-Angebotskonzepte entsprechen den bisher geplanten und bewerteten. Die Grundzüge dieser Konzepte wurden bereits mehrfach in vorangegangenen Landtagsanfragen dargestellt.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 5:

Wie kann eine Nutzen-Kosten-Untersuchung detailliert durchgerechnet werden, wenn nur die Grundzüge des Fahrplans, nicht aber die für die Ermittlung des exakten Nutzens notwendigen Erwartungswerte der mittleren Wartezeiten, Beförderungszeiten und Umsteigezeiten bekannt sind?

Frage 6:

Findet vor dem Hintergrund, dass die Entlastung der alten Stammstrecke auf 20 Züge je Stunde und Richtung als großer Vorteil dargestellt und eingerechnet wird, die „Entwertung“ der alten S-Bahn-Stammstrecke, die seit den letzten Ausbaumaßnahmen (beispielsweise LZB und Kapazitätserweiterung am Ostbahnhof) bekanntermaßen auf mehr als 30 Züge je Stunde und Richtung eingerichtet ist, Eingang in die Standardisierte Bewertung?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Bei der Beantwortung dieser Frage darf auf die Antwort zu Frage 5.) verwiesen werden. Dem entsprechend finden diese Angebotskonzepte Eingang in die NKU.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 6:

Die Bayerische Staatsregierung antwortet überhaupt nicht auf die gestellte Frage. Da uns aber die Systematik der Standardisierten Bewertung bekannt ist, können wir die Antwort auf Frage 6 geben:

In der Standardisierten Bewertung werden grundsätzlich nur die Salden zwischen dem Mitfall und dem Ohnefall betrachtet. Daraus folgt, dass bei der Berechnung des Aufwands nur die künftigen Aufwendungen zur Realisierung des Mitfalls berücksichtigt werden. In der Vergangenheit getätigte Aufwendungen werden nicht berücksichtigt, da diese bereits auch im Ohnefall realisiert sind. Somit wird der Aufwand für den Einbau der LZB in die erste Stammstrecke nicht als Schaden berücksichtigt. Deshalb ist Frage 6 mit einem klaren „Nein“ zu beantworten.

Frage 7:

Fließt die extreme Tieflage der beiden Tunnelbahnhöfe Hauptbahnhof und Marienhof, die ja bekanntermaßen lange Zugangszeiten bedingt, in die Formel der Standardisierten Bewertung ein, oder werden eben nur die Fahrzeiten, nicht aber die Zeiten für die Zu- und Abgänge berechnet?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Wie schon in vorangegangenen Landtagsanfragen beantwortet, fließt die Infrastruktur der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit den daraus resultierenden verkehrlichen Einflüssen (z.B. Zugangszeiten) in die NKU ein.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 7:

Welche Zeiten wurden für folgende Wege zu Grunde gelegt:

- *Hauptbahnhof (zweite S-Bahn-Stammstrecke) – Hauptbahnhof (Oberfläche)*
- *Hauptbahnhof (zweite S-Bahn-Stammstrecke) – Hauptbahnhof (U1/U2)*
- *Hauptbahnhof (zweite S-Bahn-Stammstrecke) – Hauptbahnhof (U4/U5)*
- *Marienhof (zweite S-Bahn-Stammstrecke) – Mariensäule (Oberfläche)*
- *Marienhof (zweite S-Bahn-Stammstrecke) – Marienplatz (U3/U6)*

Welcher Stundensatz wurde für die Monetarisierung der Zeitverluste zu Grunde gelegt?

Frage 8:

Mit welchen weiteren Kosten etwa zur Berücksichtigung von Brandschutz- und anderen Sicherheitsaspekten oder zur Verbesserung der Betriebsabläufe ist zu rechnen und wie wird dafür Sorge getragen, dass diese weiteren Kosten hinreichend Berücksichtigung in der neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung finden?

Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Hierzu Hinweis auf Antwort zu Frage 1.

Durch die Fortschreibung der NKU ist sichergestellt, dass die jeweils aktuellen Planungsergebnisse aus dem Gesamtprojekt berücksichtigt werden.

Kommentar Baumgartner/Kantke/Schwarz zur Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf Frage 8:

Mit welchen weiteren Kosten zu Brandschutz und Sicherheitsaspekten rechnet die Bayerische Staatsregierung gegenüber den bei der Planfeststellung zu Grunde gelegten Kosten?

(ENDE)