



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 24.02.2015

2. S-Bahn-Tunnel I – Betriebskonzept

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie viele Ein- und Aussteiger benutzen die einzelnen S-Bahnstationen werktäglich gemäß jüngster Zählung (Angabe der Ein- und Aussteigerzahlen für sämtliche Stationen der S-Bahn München mit Angabe des Zählzeitraums) und wie haben sich diese Werte zwischen 2005 und 2013/2014 je S-Bahnstation verändert?
2. Wie hoch sind die einzelnen Querschnittsbelastungen sämtlicher S-Bahnstationsabschnitte zwischen jeweils zwei benachbarten S-Bahnstationen Montag – Freitag (Werktage) gemäß jüngster Zählung (Angabe der Querschnittsbelastungen für sämtliche Stationsabschnitte der S-Bahn München mit Angabe des Zählzeitraums) und wie haben sich diese Werte zwischen 2005 und 2013/2014 je S-Bahnstation verändert?
3. Welcher Stationsabschnitt der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke hat die stärkste 60-Minuten-Spitzenlast an Fahrgästen, wie hoch ist diese, wie hoch ist deren prozentualer Anteil am gesamten Tagesquerschnitt, zu welcher Tagesstunde und in welcher Fahrtrichtung tritt diese auf und wie sieht die Tagesganglinie der Fahrgäste auf diesem S-Bahnstationsabschnitt an einem typischen Werktag für beide Fahrtrichtungen aus?
4. Welches S-Bahn-Betriebskonzept favorisiert die Staatsregierung aktuell bei geplanter Realisierung des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ und wie unterscheidet sich dieses fahrplanmäßig gegenüber dem „Mitfall 6T“ gemäß Stand 2009 (aktuelle Fahrplannetzgrafik mit Angabe der Linienverläufe, Taktintervalle und minutengenauen Taktlagen)?
5. Warum werden 26 Millionen S-Bahn-Zugkilometer pro Jahr nur im Falle der Realisierung des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München / 2. S-Bahn-Stammstrecke“ für die S-Bahn München finanziert und nicht bereits zur ursprünglich geplanten Inbetriebnahme 2017/2018?
6. Welches S-Bahn-Ersatzbetriebskonzept ist bzw. war bisher während der Hauptverkehrszeit
 - a) für den Fall einer zwischen Laim und Leuchtenberg-ring voll gesperrten bestehenden S-Bahn-Stammstrecke,
 - b) für den Fall einer zwischen Laim und Leuchtenberg-ring voll gesperrten zweiten S-Bahn-Stammstrecke (hier: „2. S-Bahn-Tunnel“),
 - c) für den Fall eines vollständig gesperrten S-Bahnhofs Laim vorgesehen, wenn die U-Bahnlinie U5 nicht vom Laimer Platz (derzeitige Endstation) bis zum Bahnhof Pasing verlängert würde, und wie wirkt sich das jeweilige Ersatzbetriebskonzept auf den restlichen Bahnverkehr aus (Auflistung der Linienverläufe mit Taktintervallen und eventuellen Verzögerungen im Betriebsablauf)?
7. Welche im Jahresfahrplan 2015 bestehenden S-Bahn-Direktverbindungen entfallen im favorisierten S-Bahn-Betriebskonzept des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ und nötigen zu einem Umstieg?
8. Welche S-Bahn-Halte werden – getrennt nach Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) – im favorisierten S-Bahn-Betriebskonzept des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ gegenüber dem Jahresfahrplan 2015 weniger häufig je Stunde und Richtung bedient und wie steht die Staatsregierung zur im „Mitfall 6T“ noch vorgesehenen Verschlechterung des abendlichen Angebots von einem 20- auf einen 30-Minuten-Takt der S-Bahn-Stationen Langwied, Lochhausen, Esting, Gernlinden, Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Neugilching, Lochham, Gräfelfing, Planegg, Stockdorf, Gauting, Starnberg Nord, Starnberg Bahnhof, Berg am Laim, Gronsdorf, Vaterstetten, Baldham, Eglharting, Kirchseeon, Riem, Feldkirchen, Heimstetten, Grub, Poing und Markt Schwaben trotz steigender Fahrgastzahlen im Abendverkehr?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 14.08.2015

Die Schriftliche Anfrage wird unter Hinzuziehung von Stellungnahmen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, der Deutschen Bahn und des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes wie folgt beantwortet:

1. **Wie viele Ein- und Aussteiger benutzen die einzelnen S-Bahnstationen werktäglich gemäß jüngster Zählung (Angabe der Ein- und Aussteigerzahlen für sämtliche Stationen der S-Bahn München**

mit Angabe des Zählzeitraums) und wie haben sich diese Werte zwischen 2005 und 2013/2014 je S-Bahnstation verändert?

Im Rahmen der im 10-Jahres-Turnus wiederkehrenden verbundweiten Verkehrszählungen wurden auch die S-Bahnverkehre im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund erhoben. Hieraus hat der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund die Streckenbelastungskarte auf Basis der Erhebung aus dem Jahr 2010/11 sowie eine Differenzdarstellung über die Veränderungen der Querschnittsbelastungen zwischen den Jahren 2001/02 und 2010/11 zur Verfügung gestellt, welche als Anlagen beigefügt sind.

Zum einen verdeutlichen die Darstellungen die steigenden Fahrgastzahlen bei der S-Bahn nach dem Abschluss des „520-Mio.-DM-Ausbauprogramms“. Fahrgastzuwächse sind insbesondere zwischen der Landeshauptstadt München und dem Umland ersichtlich, während innerhalb der Stadt München weniger Fahrgäste die S-Bahn nutzten. Hier sorgten die Netzerweiterungen bei der U-Bahn und das im Dezember 2004 eingeführte neue Stadtbusnetz für eine Entlastung des S-Bahnsystems.

Zum anderen offenbaren die Erhebungsdaten, dass die entstandenen Verknüpfungen von S- und U-Bahn an den Außenästen (z. B. Moosach) die gewünschte verkehrliche Wirkung zeigen. Ein Teil der Fahrgäste kommt unter Umgehung des Kernbereichs der S-Bahn (u. a. Stammstrecke) mit der U-Bahn an ihr Ziel. Verstärkt wird dieser Trend dadurch, dass durch die Störanfälligkeit des S-Bahnsystems aufgrund der hohen Auslastung sowie den Infrastrukturengpässen im Kernbereich des Systems die Fahrgäste an den Verknüpfungspunkten (z. B. Harras, Giesing, Moosach, Neuperlach) zur U-Bahn wechseln.

In manchen Bereichen des S-Bahnnetzes ist eine Stagnation oder leichte Rückläufigkeit der Fahrgastzahlen festzustellen. Hier stärken die Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr, die der Freistaat im Rahmen von Ausschreibungen von SPNV-Leistungen umgesetzt hat, das Gesamtsystem MVV. Fahrgäste z. B. ab Petershausen, Grafing Bf oder Freising haben die Wahl zwischen dem S-Bahnsystem und dem Regionalzugverkehr mit wenigen Halten. Der Regionalzugverkehr kann damit als Vorläufer für ein im Rahmen der 2. Stammstrecke geplanten Express-S-Bahnsystem angesehen werden.

Somit ergibt sich bei den Fahrgastzahlen der einzelnen S-Bahnstationen ein differenziertes Bild. Während die auf der Stammstrecke liegenden S-Bahnstationen mit Regionalzughalt (Pasing, Donnersbergerbrücke, Hauptbahnhof München, Ostbahnhof) stagnierende oder auch leicht rückläufige Zahlen bei den S-Bahnfahrgästen aufweisen, verfügen die anderen S-Bahnstationen der Stammstrecke über stabile bzw. steigende Fahrgastzahlen. Eine Besonderheit bildet die Station Hirschgarten. Diese neue Station wird werktäglich von rund 11.000 Menschen genutzt, ohne dass die Fahrgastzahlen der benachbarten S-Bahnstationen sanken.

Stark frequentiert werden auch die S-Bahnstationen Flughafen München und Flughafen Besucherpark, bei denen im 10-Jahres-Vergleich die Fahrgastzahlen signifikant gestiegen sind. Generell sind die Fahrgastzahlen der S-Bahnstationen an den Außenästen der S8 (Flughafen – Herrsching) stark gestiegen.

Dagegen wurden auf den Außenästen der S7 (Wolfratshausen – Kreuzstraße) eher rückläufige Fahrgastzahlen registriert. Insbesondere die Stationen Perlach, Neuperlach Süd und Neubiberg haben Rückgänge zu verzeichnen. Hier

bietet die U-Bahn ab Neuperlach Süd eine Alternative mit entsprechenden P+R-Stellplatzkapazitäten.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass dort, wo eine Verkehrsinfrastruktur ein attraktives und zuverlässiges SPNV-Angebot erlaubt, mehr Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bereit sind. Bei Strecken, bei denen aufgrund von Kapazitätsgrenzen im Kernbereich weder eine Angebotsausweitung realisiert noch eine dauerhaft hohe Betriebsstabilität gewährleistet werden kann, besteht die Tendenz zur Abwanderung.

Bei der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem damit einhergehenden Mobilitätswachstum in der Metropolregion München sind wesentliche Infrastrukturmaßnahmen bei der S-Bahn zur Stärkung ihrer Funktion als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zwischen Stadt und Region unumgänglich. Das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element trägt den künftigen Erwartungen an das S-Bahnsystem Rechnung.

2. Wie hoch sind die einzelnen Querschnittsbelastungen sämtlicher S-Bahnstationsabschnitte zwischen jeweils zwei benachbarten S-Bahnstationen Montag – Freitag (Werktage) gemäß jüngster Zählung (Angabe der Querschnittsbelastungen für sämtliche Stationsabschnitte der S-Bahn München mit Angabe des Zählzeitraums) und wie haben sich diese Werte zwischen 2005 und 2013/2014 je S-Bahnstation verändert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Welcher Stationsabschnitt der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke hat die stärkste 60-Minuten-Spitzenlast an Fahrgästen, wie hoch ist diese, wie hoch ist deren prozentualer Anteil am gesamten Tagesquerschnitt, zu welcher Tagesstunde und in welcher Fahrtrichtung tritt diese auf und wie sieht die Tagesganglinie der Fahrgäste auf diesem S-Bahnstationsabschnitt an einem typischen Werktag für beide Fahrtrichtungen aus?

Weitergehende Aussagen über die in der Antwort zu Frage 1 gemachten sind nicht möglich. Es wird daher auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Welches S-Bahn-Betriebskonzept favorisiert die Staatsregierung aktuell bei geplanter Realisierung des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ und wie unterscheidet sich dieses fahrplanmäßig gegenüber dem „Mitfall 6T“ gemäß Stand 2009 (aktuelle Fahrplannetzgrafik mit Angabe der Linienverläufe, Taktintervalle und minutengenauen Taktlagen)?

Die Planungen für das Startkonzept nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Vor diesem Hintergrund sind Aussagen über die zu den folgenden Fragen gegebenen Antworten derzeit belastbar nicht möglich.

5. Warum werden 26 Millionen S-Bahn-Zugkilometer pro Jahr nur im Falle der Realisierung des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ für die S-Bahn München finanziert und nicht bereits zur ursprünglich geplanten Inbetriebnahme 2017/2018?

Die 2. Stammstrecke als zentrales Element des von der Staatsregierung beschlossenen Entwicklungskonzeptes für den Bahnknoten München ist die Voraussetzung, damit

- die bestehende Stammstrecke entlastet wird,
- die Störanfälligkeit des S-Bahn-Systems reduziert wird,
- die Pünktlichkeit verbessert wird,
- zusätzliche Kapazitäten für Taktverbesserungen geschaffen werden,
- neue Fahrgäste gewonnen werden und damit der Autoverkehr reduziert werden kann,
- eine verkehrliche Entwicklungsperspektive für die Metropolregion München geschaffen wird.

Ohne zusätzliche Kapazitäten im Kernbereich des Münchner S-Bahnsystems sind Angebotsverbesserungen, die den prognostizierten verkehrlichen Entwicklungen gerecht werden, nicht möglich.

6. Welches S-Bahn-Ersatzbetriebskonzept ist bzw. war bisher während der Hauptverkehrszeit

- a) für den Fall einer zwischen Laim und Leuchtenbergring voll gesperrten bestehenden S-Bahn-Stammstrecke,
- b) für den Fall einer zwischen Laim und Leuchtenbergring voll gesperrten zweiten S-Bahn-Stammstrecke (hier: „2. S-Bahn-Tunnel“),
- c) für den Fall eines vollständig gesperrten S-Bahnhofs Laim vorgesehen, wenn die U-Bahnlinie U5 nicht vom Laimer Platz (derzeitige Endstation) bis zum Bahnhof Pasing verlängert würde, und wie wirkt sich das jeweilige Ersatzbetriebskonzept auf den restlichen Bahnverkehr aus (Auflistung der Linienverläufe mit Taktintervallen und eventuellen Verzögerungen im Betriebsablauf)?

Die DB Regio S-Bahn München, als derzeit verantwortliches Eisenbahnverkehrsunternehmen, hat ein umfangreiches Störfallkonzept erarbeitet, das seit Jahren angewendet und weiterentwickelt wird. Dieses Konzept bietet allen an der Betriebssteuerung Beteiligten die gleiche Informationsgrundlage sowie konkrete Handlungsanweisungen.

Eine Störung im Bereich der hoch frequentierten Stammstrecke führt zwangsläufig zu einem Abfall der Betriebsqualität und zu Beeinträchtigungen auf allen Linien. Um hier zeitnah und umfassend gegensteuern und informieren zu können, sind verschiedene standardisierte Entlastungsmaßnahmen in einem Regelwerk zusammengefasst.

Dieses Störfallkonzept ist modular aufgebaut, um alle betrieblichen Einzelfälle abbilden zu können. Der grundlegende Ansatz kann wie folgt beschrieben werden: Es werden die Linien – so wenige wie möglich – an denjenigen Stellen gebrochen, an denen es für die Fahrgäste günstige Anschlussmöglichkeiten gibt. Folglich wenden die Züge aus dem Westen in Pasing bzw. am Hauptbahnhof (oben) und die S 1 in Moosach. Im Osten wenden die Züge am Ostbahnhof, in Giesing oder fallweise auch in Trudering. Die S 2 aus Petershausen sowie die S 7 aus Wolfratshausen enden am Heimeranplatz. Dadurch wird sichergestellt, dass an den Wendepunkten entsprechend leistungsfähige Alternativverkehre zur Verfügung stehen.

Die meisten Störfälle lassen sich lokal begrenzen. Eine Sperrung der gesamten Strecke Laim bis Leuchtenbergring ist bislang noch nicht vorgekommen.

Die Erarbeitung von Störfallkonzepten auf der Grundlage von zwei Stammstrecken muss in Abhängigkeit zu den Planungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Verga-

beauf mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragt wurden, erfolgen. Zum aktuellen Zeitpunkt sind entsprechende Angaben nicht möglich.

7. Welche im Jahresfahrplan 2015 bestehenden S-Bahn-Direktverbindungen entfallen im favorisierten S-Bahn-Betriebskonzept des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ und nötigen zu einem Umstieg?

Die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke ermöglicht attraktive und den verkehrlichen Bedürfnissen besser gerecht werdende Angebotskonzepte. Diese Konzepte bringen teils geänderte Liniendurchbindungen mit sich, ermöglichen aber auch die Einführung von Express- und Regional-S-Bahnen.

Die derzeitigen, noch nicht abschließenden Planungen für das Startkonzept nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke sehen vor, dass die im ganztägigen 15-Minuten-Takt fahrenden Linien S 1 aus Freising/Flughafen und S 6 aus Tutzing die 2. Stammstrecke nutzen. Die Express- und Regional-S-Bahnen sollen ebenfalls über die 2. Stammstrecke fahren. Um die Stationen Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz (Stachus), Isartor oder Rosenheimer Platz erreichen zu können, kann in Laim bzw. Leuchtenbergring bahnsteiggleich auf die über die bestehende Stammstrecke fahrenden S-Bahnen umgestiegen werden.

8. Welche S-Bahn-Halte werden – getrennt nach Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) – im favorisierten S-Bahn-Betriebskonzept des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ gegenüber dem Jahresfahrplan 2015 weniger häufig je Stunde und Richtung bedient und wie steht die Staatsregierung zur im „Mitfall 6T“ noch vorgesehenen Verschlechterung des abendlichen Angebots von einem 20- auf einen 30-Minuten-Takt der S-Bahn-Stationen Langwied, Lochhausen, Esting, Gernlinden, Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Neugilching, Lochham, Gräfelfing, Planegg, Stockdorf, Gauting, Starnberg Nord, Starnberg Bahnhof, Berg am Laim, Gronsdorf, Vaterstetten, Baldham, Eglharting, Kirchseeon, Riem, Feldkirchen, Heimsstetten, Grub, Poing und Markt Schwaben trotz steigender Fahrgastzahlen im Abendverkehr?

Die derzeitigen, noch nicht abschließenden Planungen für das Startkonzept nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke sehen vor, dass die Linien S 1 West, S 3 West, S 4 West, Sv8 West, S 6 West, S 4 Ost, S 2 Ost und S 8 Ost einen ganztägigen 15-Minuten-Takt erhalten sollen. Zudem sind Expressverbindungen (Express- bzw. Regional-S-Bahnen) auf der S 3 West, S 8 West und S 4 Ost vorgesehen, die an aufkommensstärkeren Stationen halten und zusammen mit den S-Bahnen im 15-Minuten-Takt ganztägig bis zu sechs Fahrtmöglichkeiten pro Stunde und Richtung schaffen. Damit stehen den Fahrgästen auf diesen Linien zusätzliche und zum Teil auch deutlich schnellere S-Bahn-Verbindungen zur Verfügung.

Da die Expresszüge schnelle Verbindungen aus dem Außenraum zu den zentralen Aufkommensschwerpunkten in der Münchner Innenstadt schaffen, werden diese Züge voraussichtlich nicht an den Stationen Langwied, Lochhausen, Esting, Gernlinden, Neuaubing, Harthaus, Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Neugilching, Gronsdorf, Haar, Vaterstetten und Baldham halten. Den Fahrgästen an diesen Stationen

werden jedoch ganztägig vier statt wie bisher drei Fahrmöglichkeiten mit der S-Bahn angeboten. Lediglich die Stationen (Langwied, Lochhausen, Esting, Gernlinden, Neuaubing, Harthaus, Grons Dorf, Haar, Vaterstetten, Baldham), die aktuell zur Hauptverkehrszeit einen 10-Minuten-Takt haben, werden zu dieser Zeit im 15-Minuten-Takt bedient.

Für die Linien S 2 West, S 7 West, S 3 Ost und S 7 Ost ist nach den derzeitigen, noch nicht abschließenden Planun-

gen für das Startkonzept die Beibehaltung des 20-Minuten-Taktes vorgesehen, welcher auf der S 2 West und S 3 Ost zum 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit verdichtet werden soll.

Der Angebotsumfang im Abendverkehr wird unter anderem von der Verfügbarkeit der Regionalisierungsmittel geprägt sein. Hierzu sind die Verhandlungen mit dem Bund noch nicht abgeschlossen.



