

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 01.02.2010

Fragen zum „Gutachten“ – „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel/Südring“ – Fragen zur Stammstrecken-Problematik generell wie auch zur Zweiten Röhre 2 (Stammstrecke XXXIX)

Aufgrund wachsender Zweifel an den bisherigen Planungen zur Zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke im Münchner Stadtrat wie auch im Bayerischen Landtag und wachsender Bedenken bezüglich der konkret vorgesehenen Streckenführung im Tunnel eng parallel zur bisherigen Stammstrecke wurden mehrere Fachfirmen mit der Überprüfung aktueller Vorschläge zum Bahn-Südring als Alternative zur Zweiten Röhre beauftragt. Auftragnehmer waren die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (SPI), die Lahmeyer International GmbH, die Intraplan Consult GmbH und die SMA und Partner AG. Die Kosten der Beauftragung in Höhe von 206.000 Euro teilten sich der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München. Die „Gutachter“ – drei der vier beauftragten Unternehmen waren/sind an den in unseren Augen völlig verfehlten und auch fehlerdurchseuchten bisherigen Stammstrecken-Planungen beteiligt, mit der Intraplan Consult GmbH und der SMA und Partner AG zwei sogar federführend – kamen zu dem Ergebnis, der Südring-Ausbau sei mit 1,3 Milliarden Euro Investitionskosten fast genauso teuer wie die Zweite Röhre mit angesetzten 1,5 Milliarden Euro (jeweils einschließlich der jeweils notwendigen netzergänzenden Maßnahmen im Außenbereich). Durch den erheblich höheren verkehrlichen Nutzen würde die Röhre jedoch auf einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,15, der Südring dagegen nur auf 0,8 kommen.

Unseres Erachtens steht zu bezweifeln, dass die aktuell vorliegenden Infrastrukturkonzepte für den Bahn-Südring wirklich detailliert untersucht und mit seriösen Kostenschätzungen unterlegt worden sind. Es sieht eher so aus, als solle die Zweite Röhre weiterhin schöngerechnet und schöngeschrieben und -geredet werden und mit möglichen Alternativen das Gegenteil passieren. Kritikern zufolge sei der Ausbau des Bahn-Südringes bewusst teuer, ja absurd teuer gerechnet worden. Dies sei beispielsweise über völlig überzogene Kostenansätze, über eine Planung, die keinerlei Optimierung von Betriebsabläufen, von Bau- und Baulogistik und damit auch von Kosten, dafür aber jede Menge unnötiger Investitionsmaßnahmen vorsieht, und über die Aufnahme von Kosten, die anderen Nutzungen zuzurechnen seien, geschehen. Dies sei allerdings nicht allein den mit der

Erstellung des „Gutachtens“ beauftragten Fachbüros zuzuschreiben. Die Planungen seien auch deshalb so überzogen, weil sich die DB Netz AG so unkooperativ und so unproduktiv im Hinblick auf den Südring-Ausbau wie nur möglich zeigte. Ebenso entscheidend für das Ergebnis seien auch die von den Auftraggebern gemachten Planungsprämissen und sonstigen Vorgaben.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie ändert sich der volkswirtschaftliche Nutzen für alle S-Bahn-Fahrgäste vom Fahrplanjahr 2008/2009 zum Fahrplanjahr 2009/2010 durch Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunkts Hirschgarten?
2. Mit wie langen Fahrgastwechselzeiten ist beim 2. S-Bahn-Tunnel am Hauptbahnhof(neu) und am Marienplatz zu rechnen, wenn der bestehende S-Bahn-Tunnel komplett gesperrt ist? Welche Zugfolgezeit resultiert daraus im Störfall und welches Betriebskonzept ist hierfür vorgesehen?
3. Warum wurde der geplante doppelte Spurwechsel zwischen Karlsplatz (Stachus) und Marienplatz nicht bereits realisiert?
4. a) Wird die Auffassung geteilt, dass die Entlastung der bestehenden Stammstrecke von Fahrgästen nicht Ziel und auch nicht Argument für den Bau einer Zweiten Röhre sein kann angesichts der Tatsache, dass die Querschnittskapazität der bestehenden Stammstrecke auch nicht ansatzweise ausgelastet ist, bzw.
b) warum fahren aktuell (Jahresfahrplan 2010) selbst in der Hauptverkehrszeit 75 % aller Züge nur als Vollzug, wenn der bestehende Tunnel ausgelastet sein soll?
5. Wird die Auffassung geteilt, der 2. S-Bahn-Tunnel würde massiv die U 5 Hauptbahnhof – Ostbahnhof entlasten, die überhaupt keiner Entlastung bedarf, und zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage auf den U-Bahn-Linien U 3/U 6 vor allem zwischen Odeonsplatz und Sendlinger Tor führen, also die U-Bahn genau dort weiterbelasten, wo sie nicht weiterbelastet werden sollte?
6. Wird die Auffassung geteilt, die Südring-Varianten würden die U-Bahn dort, wo sie belastet ist (Marienplatz - Goetheplatz bzw. Hauptbahnhof – Kolumbusplatz), entlasten und dort belasten, wo sie noch genügend freie Kapazitäten hat (Mangfallplatz – Kolumbusplatz bzw. Harras – Poccistraße sowie Thalkirchen – Poccistraße); der Südring würde somit für eine gleichmäßiger

Verteilung der Fahrgäste bei der U-Bahn sorgen im Gegensatz zum 2. S-Bahn-Tunnel, der die Unwucht noch verschärft?

7. Aus welchen Programmen sollen die Milliardeninvestitionen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München finanziert werden, für welche Maßnahmen und in welchem Volumen gibt es hier feste Zusagen des Bundes, welche Maßnahmen sollen hier aus dem GVFG-Bundesprogramm mitfinanziert werden, welche Maßnahmen sind im BVWP zu verorten?
8. Mit welchem jährlichen Betrag aus dem GVFG-Bundesprogramm wird gerechnet in der Kalkulation für die Zweite Röhre und um wie viele Jahre müsste die Bauzeit des Tunnels gestreckt werden, wenn die Bundesmittel nicht in erwarteter Höhe pro Jahr zur Verfügung stehen?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 20.04.2010

Zu 1.:

Zum volkswirtschaftlichen Nutzen für alle S-Bahn-Fahrgäste im Fahrplanjahr 2009/2010 im Vergleich zum Fahrplanjahr 2008/2009 können von den Gutachtern keine Angaben gemacht werden, da die hierzu benötigten Nachfragedaten nicht vorliegen. Im Übrigen ist ein Vergleich zwischen 2008/2009 und 2009/2010 nicht sinnvoll, da erst nach Abschluss der „Einschwungphase“ (in der Regel etwa 2 Jahre) aussagekräftige Analysen über die Nachfragewirkungen der neuen S-Bahn-Station Hirschgarten getroffen werden können.

Zu 2.:

Bei einer Totalsperrung der bestehenden Stammstrecke ist in den aktuellen Planungen vorgesehen, dass mit Ausnahme der S 2 und der S 7 (Ableitung zum nördlichen Flügelbahnhof) alle übrigen Linien im Viertelstundentakt über die 2. Stammstrecke verkehren. Damit erhöht sich die Belastung der 2. Stammstrecke von im Startkonzept 14 auf 20 Züge pro Stunde und Richtung (bzw. 24 Züge pro Stunde und Richtung S-Bahn und ÜFEX zusammen). Ein kontinuierlicher Fahrgastabfluss ist gewährleistet. Die Fahrgastwechselzeiten werden sich nur unwesentlich verlängern und im Bereich von einer Minute liegen.

Zu 3.:

Auf der bestehenden Stammstrecke bestehen Gleiswechsellmöglichkeiten im Bereich Pasing, Laim, Hackerbrücke, Isartor und Ostbahnhof. Zusätzliche Weichenverbindungen im Bereich Karlsplatz (Stachus)/Marienplatz führen weder zu einer nennenswerten Verbesserung im Störfall auf der Stammstrecke noch schaffen sie zusätzliche Kapazitäten für Taktverbesserungen.

Aufgrund der dichten Zugfolge in Richtung und Gegenrichtung auf der S-Bahn-Stammstrecke besteht im Übrigen keine ausreichende Möglichkeit, das Gegengleis beim Auftreten eines Störfalls zu nutzen.

Zu 4. a):

Nein, diese Auffassung wird nicht geteilt. Zielsetzung der Weiterentwicklung des Münchner S-Bahn-Systems ist es, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr zu gewinnen. Dies ist nur durch eine Erhöhung der Angebotsqualität gegenüber dem heutigen Zustand zu erreichen. Unter „Erhöhung der Angebotsqualität“ werden insbesondere

- höhere Bedienungshäufigkeiten auf den S-Bahn-Außenästen,
- Reisezeitverkürzungen und
- eine verbesserte Betriebsqualität verstanden.

Ohne eine erweiterte Infrastruktur im Kernbereich der S-Bahn München ist eine Erhöhung der Bedienungshäufigkeiten auf den westlichen Außenästen und eine nachhaltige Verbesserung der Betriebsqualität durch Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke von Zügen und einer Entflechtung der Fahrgastströme an den Stationen Hauptbahnhof und Marienplatz nicht möglich.

Die in der Frage bestrittene Kapazitätsauslastung der bestehenden Stammstrecke ist im Übrigen gegeben. Maßgeblich für die Beurteilung dieser Frage ist nicht die Querschnittskapazität, sondern die volle Auslastung mit 30 Zügen je Stunde und Richtung.

Zu 4. b):

Die Angebotsplanung zur Einführung des 10-Minuten-Takts unterstellte grundsätzlich für alle Linien mit 10-Minuten-Takt sowie für die S 7 Vollzugbildung. Vereinzelt zusätzliche Langzugbildungen in der HVZ sollten davon unberührt bleiben. Die Vermutung, dass das bestehende System grundsätzlich auch mit Langzugbildung auf allen Linien qualitätsgerecht fahrbar wäre, entspricht nicht der Realität. Die Gleisbelegungszeiten bei Langzügen sind in den für die Leistungsfähigkeit relevanten Bahnsteigabschnitten wegen der größeren Zuglänge länger als bei Vollzügen. Ursächlich ist dafür die für das genaue Treffen des Haltepunkts erforderliche höhere Präzision beim Bremsvorgang, welche eine flachere Bremskurve (also frühzeitig reduzierte Geschwindigkeiten) bedingt.

Eine Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste wäre zudem durch verstärkte Langzugbildung nicht erreichbar. Eine solche kann nur durch Entlastung der bestehenden Stammstrecke und gleichzeitige Taktverdichtung im Gesamtsystem erzielt werden.

Zu 5.:

Nein, diese Auffassung wird nicht geteilt. Bei Realisierung des 2. S-Bahn-Tunnels wird die U5 zwischen dem Hauptbahnhof und dem Ostbahnhof um bis zu 8.600 Personenkilometern je Werktag (7% der Querschnittsbelastungen im

Bezugsfall) entlastet, während die U3/U6 zwischen Odeonsplatz, Marienplatz und Sendlinger Tor um 3.400 bzw. 6.000 Personenfahrten je Werktag (3 % der Querschnittsbelastungen im Bezugsfall) zusätzlich belastet wird.

Diese zusätzlichen Fahrgäste auf der U3/U6 können problemlos aufgenommen werden, da auf dem am stärksten belasteten Streckenabschnitt zwischen Odeonsplatz und Marienplatz bei einer Querschnittsbelastung von 200.700 Personenfahrten je Werktag eine maximale rechnerische Auslastung von 56 % prognostiziert wird. Diese Auslastung liegt unterhalb der Vergleichswerte der U2 zwischen Hauptbahnhof und Königsplatz mit einer Auslastung von 68 % und auch unterhalb des VDV-Richtwertes mit einer zulässigen Auslastung von 65 %.

Die „gefühlte“ Überlastung der U3/U6 im Bereich Marienplatz resultiert aus der ungleichmäßigen Verteilung der Fahrgäste innerhalb der betreffenden U-Bahn-Züge in Folge des heutigen Zuganges über den Südkopf der S-Bahn-Station Marienplatz. Mit Realisierung des 2. S-Bahn-Tunnels wird diese ungleichmäßige Verteilung der Fahrgäste entschärft, da die Verbindung zur S-Bahn-Station Marienhof über den Nordkopf des U-Bahnhofes Marienplatz hergestellt wird.

Zu 6.:

Bei Realisierung des Südringes werden im Mitfall 6S gemäß den Fahrgastprognosen Fahrgastrückgänge auf den stark belasteten Streckenabschnitten Marienplatz – Goetheplatz bzw. Hauptbahnhof – Kolombusplatz erwartet. Auf den angesprochenen Streckenabschnitten Mangfallplatz – Kolombusplatz bzw. Harras – Poccistraße sowie Thalkirchen – Poccistraße werden geringfügige Fahrgastzuwächse erwartet. Da die angesprochenen Fahrgastzuwächse sich nahezu vollständig auf die genannten Streckenabschnitte beschränken, kann nicht generell von einer gleichmäßigeren Verteilung der Fahrgäste im Betriebszweig U-Bahn gesprochen werden.

Hinzu kommt, dass die U 3/6 bei einem Südring-Ausbau zwischen den Stationen Implerstraße und Marienplatz stärker belastet und damit die bereits heute stark belasteten U-Bahn-Stationen Sendlinger Tor und Marienplatz an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen würden.

Zu 7.:

Um eine Finanzierung möglichst vieler Maßnahmen zu ermöglichen, muss auf verschiedene Finanzierungstöpfе zugegriffen werden.

So sollen 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie 1. und 2. Baustufe des Erdinger Ringschlusses aus GVFG-Landes- und Bundesmitteln bezuschusst werden (üblicher Bundesanteil: 60 % der zuwendungsfähigen Baukosten), während die schnelle Flughafenanbindung sowie die 3. und (teilweise) 4. Baustufe des Erdinger Ringschlusses aus Bedarfsplanmitteln des Bundes finanziert werden sollen. Der Bund hat zu diesem Konzept bereits seine grundsätzliche Zustimmung erklärt.

Zu 8.:

Bundesmittel aus dem GVFG-Bundesprogramm stehen noch bis 2019 zur Verfügung. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, schnellstmöglich mit dem Bau zu beginnen, um die erforderlichen Jahresscheiben bis spätestens 2019 abrufen zu können. Bei Zugrundelegung einer durchschnittlichen jährlichen Baukostensteigerung von 3 % müsste der Bund insgesamt rd. 1 Mrd. € zur Verfügung stellen, also ca. 110 Mio. € jährlich. Dies ist durch Aufstockung der GVFG-Bundesmittel im Rahmen eines Sonderbudgets „Olympia“ und durch Abrufen von Ausgaberesten durch den Freistaat am Jahresende darstellbar. Allerdings müssen Verzögerungen beim Baubeginn unbedingt vermieden werden, um die Anzahl der abrufbaren Jahresscheiben nicht zu verringern.