

Schriftliche Anfrage

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

Fragen zum „Gutachten“ – „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel/Südtring“ – Fragen zur Stammstrecken-Problematik generell wie auch zur Zweiten Röhre 1 (Stammstrecke XXXVIII)

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-Südtring 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 Südtring-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 Südtring dagegen nur auf 0,8 kommen.

Unseres Erachtens steht zu bezweifeln, dass die aktuell vorliegenden Infrastrukturkonzepte für den Bahn-Südtring 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-Südtringes 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 Südtring-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. Welche Bedeutung wird dem Verzicht auf den bislang in allen Planungen östlich der Isar vorgesehenen Südast der Röhre in Richtung Giesinger Bahnhof, von den Protagonisten der Röhre schon aufgrund des Wegfalls des „Kopfmachens“ der beiden Giesinger-Linien am Ostbahnhof immer als ganz wesentlich von der Nutzenstiftung her erklärt, für den verkehrlichen Nutzen zugemessen?
2. Ist eine spätere Realisierung des Röhren-Südastes realistisch, und wenn ja, für welchen Zeitraum?
3. Wie wird beurteilt, dass von den Protagonisten der Röhre der *„Neubau des Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof“*, welcher *„mit einer deutlich besseren Erschließung wie auch Orientierung einhergeht und damit auch den Regional- und Fernverkehrskunden in den Landkreisen zugutekommt“* (Zitate aus einem aktuellen Argumentationskatalog des MVV, der zur Zeit besonders in der Region bemüht wird), als Nutzenstiftung durch die Zweite Röhre verkauft wird, obwohl die Kosten für die im Falle der Realisierung der Röhre zwingend notwendigen Umbau- bzw. Neubaumaßnahmen am Hauptbahnhof (vor allem Abriss und Neubau der Empfangshalle), die auf einen deutlich dreistelligen Millionenbetrag geschätzt werden, in die Investitionskosten für die Zweite Röhre nicht hineingerechnet sind und gleichzeitig die DB AG, der Freistaat Bayern wie auch die Landeshauptstadt München zuletzt mehrfach klargestellt haben, diese Kosten nicht übernehmen zu wollen?
4. Wie ist zu beurteilen, dass Befürworter der 2. S-Bahn-Röhre auch als Argument in die Debatte bringen, dass in dieser Röhre dann auch Regionalexpress- und Regionalbahnzüge fahren könnten (*„So können – wie erstmals im Flughafengutachten gezeigt wird – auch Regionalzüge direkt in die Münchner Innenstadt und dann weiter zum Flughafen geführt werden. Damit können Fahrgäste mit Regionalzügen erstmals ohne Umsteigen am Hauptbahnhof bis ins Münchner Zentrum fahren und haben zu allen U-Bahn-Linien direkte*

Umsteigemöglichkeiten.“¹)¹, vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass Regionalzüge, die zurzeit nach München fahren, eine Länge zwischen 240 und 310 Metern haben, die Zweite Röhre jedoch mit Bahnsteiglängen von 210 Metern im Planungs- und Genehmigungsverfahren ist, dass die relativ geringe Antriebs- und Bremskraft sowie auch viel längere Einstiegs- und Ausstiegszeiten aufgrund der kleineren und in geringerer Stückzahl vorhandenen Türen, dazu führen würde, dass die Regionalzüge zum Bremsklotz in der Zweiten S-Bahn-Röhre würden, und dass die Beschaffung S-Bahn-Röhren-tauglicher Regionalzüge weitere Hunderte von Millionen Euro verschlingen würde?

5. Verlangen nicht Regionalzüge aufgrund ihrer Aufgaben und Funktionen immer nach einer anderen Ausstattung im Hinblick auf den Reisekomfort und damit auch die Sitzmöglichkeiten als das Ballungsraum-Verkehrsmittel S-Bahn?
6. Welche Investitionsmaßnahmen wären nötig, um die Streckenkapazität der bestehenden Stammstrecke auf die Zugzahlen zu befördern, die zu Zeiten der Ertüchtigung der alten Stammstrecke in den Jahren 2003/2004 (im Wesentlichen Elektronisches Stellwerk und linienförmige Zugbeeinflussung (LZB)) verkündet wurden? (Damals wurde erklärt, die Stammstrecke hätte nach Abschluss der Arbeiten eine Kapazität von 34 Zügen je Stunde und Richtung. In den Planfeststellungsunterlagen der DB AG zur Zweiten Röhre heißt es bezüglich der Kapazitäten auf der alten Stammstrecke sogar: „Die

Antwort

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

Zu 1.:

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

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

Zu 2.:

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

derzeit eingebaute LZB ermöglicht 37,5 Zugpaare pro Stunde auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke.“² (PFA 1, Anlage 1, Teil A, Seite 25)

7. Weshalb wurde nicht schon längst versucht, den Engpass am Ostbahnhof zu entschärfen, wurde doch auch von der Staatsregierung immer wieder darauf hingewiesen, dass es die unzulänglichen Kapazitäten am Ostbahnhof seien, die nicht mehr als 30 Zugpaare in der Stunde erlauben würden?
8. Was waren die genauen Gründe dafür, dass die Verantwortlichen bei der S-Bahn GmbH, beim MVV, beim Bayerischen Wirtschaftsministerium sowie bei der BEG und der Regierung von Oberbayern ihre gedanklichen und planerischen Aktivitäten zur Erhöhung der Kapazität der Stammstrecke vor allem über die Verkürzung der Haltezeiten der Züge im „Arbeitskreis Fahrgastleitsystem“² Anfang 2004 eingestellt haben?

¹ Zitat aus dem schon genannten Argumentationskatalog des MVV

² Es ging hier vor allem um die Verkürzung der Aufenthaltszeiten der Züge in den Bahnhöfen der vorhandenen Stammstrecke, somit um die Erhöhung der Kapazität in Zügen pro Stunde und, sozusagen als Nebenprodukt, auch um die Verkürzung der Reisezeiten in der Stammstrecke. Auch Initiativen, die Bahnsteigkanten mit Bahnsteigtüren auszustatten, waren Gegenstand der Diskussion im Arbeitskreis. Zu den Bahnsteigtüren gab es im Jahr 2003 sogar einen eigenen Arbeitskreis, bei dem wiederum die Verantwortlichen aller oben genannten Stellen dabei waren. Der Arbeitskreis tagte bei DB Station und Service und bei der S-Bahn GmbH. Da die Datenleitungen und Informationen zur Steuerung eines Fahrgastleitsystems und eines Reiseinformationssystem (RIS) teilweise dieselben sind, wurde im Verlauf des Arbeitskreises die Diskussion um RIS-MVV und DEFAS auf den Arbeitskreis aufgeschaltet.

Zu 3.:

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

Zu 4.:

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

Die derzeit geplante Infrastruktur des 2. S-Bahn-Tunnels besitzt die notwendige Leistungsfähigkeit und lässt auf Basis S-Bahn-ähnlicher Fahrzeugkonzepte die empfohlenen Betriebskonzepte zu. Nachfolgende Baureihen des aktuellen Münchner S-Bahn-Fahrzeuges (ET 423), welches nicht mehr hergestellt wird, mit gleichen fahrdynamischen und sicherungstechnischen Merkmalen sind bereits am Markt erhältlich. Diese Fahrzeuge sind modular aufgebaut und können für die spezifischen Anforderungen des flughafenbezogenen Verkehrs angepasst werden. Für die Beschaffung der notwendigen Fahrzeuge steht ein ausreichendes Zeitfenster zur Verfügung.

Zu 5.:

Hier wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Zu 6.:

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

Die in der Anfrage genannten 37,5 Züge pro Stunde und Richtung sind ein rein theoretischer Wert, der sich aus der reinen Zugfolgezeit von 1,6 Minuten ergibt. Die Durchführung eines pünktlichen Zugbetriebes erfordert Zeitpuffer zwischen den Zugfahrten, die die hohe Auslastung der Strecke und die Schwankungen der Fahrgastwechselzeiten

an den Bahnsteigen berücksichtigen. In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass eine maximale Auslastung der Strecke erreicht ist. Weitere Maßnahmen an der bestehenden Stammstrecke würden deren Kapazität nicht erhöhen.

Zu 7.:

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

Zu 8.:

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

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

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