



Schriftliche Anfrage

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

2. S-Bahn-Tunnel XI – „Regionalzüge im 2. Tunnel“ – Fahrzeugkonzept

Eine Führung von Regionalzügen über den „2. S-Bahn-Tunnel München“ wird gelegentlich auch seitens des Freistaats Bayerns überlegt, ohne dass hierzu bisher genaue Fakten bekannt wären.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welchen Regionalzug-Fahrzeugbedarf sieht die Staatsregierung für das geplante bzw. favorisierte Betriebskonzept des „2. S-Bahn-Tunnels“, wie hoch ist die geplante Fahrzeugreserve und mit welchem Fahrzeugkonzept soll dieser Mehrbedarf erfüllt werden (Angabe der Anzahl der benötigten Regionalzug-Fahrzeugeinheiten, Angabe des Anteils der Fahrzeugreserve und Erläuterung der Erfüllung des Mehrbedarfs-Fahrzeugkonzepts mit Nennung der zu beschaffenden Einheiten und des geplanten Betriebseinsatzes je Linienumlauf)?
2. Mit welchen Haltezeiten wird bei über den geplanten „2. S-Bahn-Tunnel“ geführten Regionalzügen gerechnet (Angabe aller Haltezeiten auf S-Bahngleisen)?
3. Auf welchen Streckenabschnitten sowie Linienumläufen der MVV-Regionalzuglinien sind beim aktuell favorisierten Betriebskonzept Fahrzeuge mit Linienzugbeeinflussung (LZB) zwingend erforderlich und warum (Auflistung der Streckenabschnitte mit LZB und jeweiligem Grund)?
4. Auf welchen Streckenabschnitten sowie Linienumläufen der MVV-Regionalzuglinien sind beim aktuell favorisierten Betriebskonzept Fahrzeuge mit European Train Control System (ETCS) Level 1 bzw. ETCS Level 2 zwingend erforderlich und warum (Auflistung der Streckenabschnitte mit ETCS-Level und jeweiligem Grund)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 14.08.2015

Das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element ermöglicht, schrittweise den Schienenpersonenverkehr für München, für die Metropolregion und für ganz Südbayern zukunftsfähig zu entwickeln. Hierzu zählen auch umsteigefreie Verbindungen aus der 2. Stammstrecke in die Metropolregion München.

Für diese sogenannten Regional-S-Bahnen sind Fahrzeugkonzepte, basierend auf modernen Elektrotriebwagen, die die technischen Erfordernisse zum Befahren des Stammstreckenbereichs mit den verkehrlichen Anforderungen des Regionalverkehrs verknüpfen, vorgesehen. Grundsätzlich entsprechen moderne Elektrotriebwagen diesen Erfordernissen bzw. können bei Neuanschaffungen entsprechend bestellt werden.

Dies vorangestellt, wird die Schriftliche Anfrage unter Hinzuziehung einer Stellungnahme der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Aussagen zum Fahrzeugbedarf für die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen stehen in Abhängigkeit zu den Planungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Vergabefall mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragt wurden. Zum aktuellen Zeitpunkt sind entsprechende Angaben nicht möglich.

Zu 2.:

Nach derzeitigem Planungsstand sind folgende Haltezeiten für die Züge, die die 2. Stammstrecke nutzen, vorgesehen:

- Pasing: 1 min
- Laim: 0,5 min
- Hauptbahnhof und Marienhof: 0,6 min
- Ostbahnhof: 0,7 min
- Leuchtenbergring: 0,5 min

Die Bemessung der Haltezeiten berücksichtigt die verkehrliche Nachfrage und die vorzufindende Stationsinfrastruktur. Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen orientieren sich an den benannten Haltezeiten. Im Laufe der weiteren Planungen können sich noch Änderungen ergeben.

Zu 3.:

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen müssen, zur Ermöglichung einer dichten Zugfolge, die im Stammstreckenbereich dafür vorhandene Leit- und Sicherungstechnik nutzen.

Zu 4.:

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.