



Schriftliche Anfrage

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

2. S-Bahn-Tunnel VI – Netzer ergänzende Maßnahmen – Betriebskonzept und Fahrzeugkonzept

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Einschränkungen des aktuell durch die Staatsregierung favorisierten Betriebskonzeptes ergäben sich, wenn nur das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ realisiert würde, aber „netzer ergänzende Maßnahmen“ beispielsweise aus planrechtlichen Gründen oder aufgrund von Einsprüchen/Klagen nicht realisiert wären (verbale Beschreibung anhand der einzelnen „netzer ergänzenden Maßnahmen“)?
2. Mit welchen Mindestwendezeiten wird an den Endstationen gerechnet und sind fahrzeugtechnische oder betriebliche Maßnahmen geplant, diese ggf. zu reduzieren (Auflistung der Mindestwendezeiten für Kurz-/Voll-/Langzüge der S-Bahn und Nennung eventuell geplanter Maßnahmen zu deren Reduzierung)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 14.08.2015

Die Schriftliche Anfrage wird unter Hinzuziehung einer Stellungnahme der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die netzer ergänzenden Maßnahmen sind integraler Bestandteil des Gesamtprojektes 2. Stammstrecke München. Ein Teil der netzer ergänzenden Maßnahmen ist auch Bestandteil des von der Staatsregierung beschlossenen 13-Punkte-Sofortprogramms „Qualität im Münchner S-Bahn-System“. Diese Maßnahmen werden von der Deutschen Bahn vorrangig geplant und sollen einer vorzeitigen Realisierung zugeführt werden.

Derzeit gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die von der Deutschen Bahn zu verantwortenden Planungen für die netzer ergänzenden Maßnahmen einer zeitlichen Verzögerungen in Bezug zum Inbetriebnahmezeitpunkt der 2. Stammstrecke unterliegen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach möglichen Einschränkungen im geplanten Betriebskonzept bei verzögerter Inbetriebnahme von netzer ergänzenden Maßnahmen derzeit nicht.

Zu 2.:

Grundsätzlich werden im Rahmen der noch nicht abgeschlossenen Angebotsplanung für das Betriebskonzept mit 2. Stammstrecke folgende Mindestwendezeiten unterstellt:

- am Ostbahnhof mit zwei Lokführern 2,2 Minuten,
- im Außenbereich des Netzes bei einem Kurzzug 7 Minuten, einem Vollzug 8 Minuten und einem Langzug 9 Minuten (jeweils inkl. 3 min Pufferzeit).

Diese Wendezeiten gelten für den Fall, dass der Zug nicht von einem Gleis in ein anderes umgesetzt oder umrangiert werden muss.

Zur Verkürzung der Wendezeiten kann auch außerhalb des Ostbahnhofs bei Bedarf an bestimmten Stationen ein zweiter Triebfahrzeugführer, der sofort nach Einfahrt des Zuges den Führerstand am „anderen“ Ende des Zuges besteigt, eingesetzt werden. Somit ließen sich bedarfsweise die oben genannten Mindestwendezeiten im Außenbereich reduzieren.