



Schriftliche Anfrage

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

2. S-Bahn-Tunnel X – „Regionalzüge im 2. Tunnel“ – Betriebskonzept

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. Wie viele Ein- und Aussteiger benutzen die einzelnen MVV-Regionalzugstationen werktätlich 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 Regionalzugstationsabschnitte innerhalb des MVV zwischen jeweils zwei benachbarten Regionalzugstationen von Montag–Freitag (Werktage) gemäß jüngster Zählung (Angabe der Querschnittsbelastungen für sämtliche Stationsabschnitte der Regionalzuglinien innerhalb des MVV mit Angabe des Zählzeitraums) und wie haben sich diese Werte zwischen 2005 und 2013/2014 je S-Bahnstation verändert?
3. Welches Regionalzug-Betriebskonzept favorisiert die Staatsregierung aktuell bei geplanter Realisierung des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ (aktuelle Fahrplannetzgrafik mit Angabe der Linienverläufe, Taktintervalle und minutengenauen Taktlagen) und wie soll die erforderliche kürzere maximale Zuglänge der Regionalzüge München – Rosenheim – Salzburg mit 200 m statt derzeit 320 m (= 3 sechsteilige Flirt3-Elektrotriebwagen) hinsichtlich der Platzkapazität (Sitz- und Stehplätze) aufgefangen werden?
4. An welchen Betriebsstellen sieht die Staatsregierung vor, über den „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehrende Regionalzug-Taktverstärker der Spitzenstunden innerhalb Münchens enden bzw. beginnen zu lassen?
5. Welches Regionalzug-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“)
6. 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?
7. Mit wie vielen Regionalzügen von/nach Rosenheim, von/nach Wasserburg (Inn), von/nach Mühldorf (Obb.) und evtl. weiteren östlichen Endpunkten wird in der Spitzenstunde gerechnet, wie viele dieser Regionalzüge sollen über den 2. S-Bahn-Tunnel geleitet und wohin auf der Westseite durchgebunden werden?
8. Werden S-Bahn- oder Regionalzugfahrten im Falle von Verspätungen priorisiert und wie wirkt sich das auf die Betriebsstabilität des S-Bahnnetzes München sowie der betreffenden Regionalzugnetze aus?

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 mit sogenannten Regional-S-Bahnen.

Dies vorangestellt, wird die Schriftliche Anfrage unter Hinzuziehung von Stellungnahmen der Deutschen Bahn und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) wie folgt beantwortet:

1. **Wie viele Ein- und Aussteiger benutzen die einzelnen MVV-Regionalzugstationen werktätlich 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?**

Die Zahlen können nicht zur Verfügung gestellt werden, da die DB Regio der BEG die für die Herausgabe der Zahlen vertraglich erforderliche Zustimmung nicht erteilt.

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

Die Frage 2 steht im Sachzusammenhang zu Frage 1. Es wird daher auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

- 3. Welches Regionalzug-Betriebskonzept favorisiert die Staatsregierung aktuell bei geplanter Realisierung des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ (aktuelle Fahrplannetzgrafik mit Angabe der Linienverläufe, Taktintervalle und minutengenauen Taktlagen) und wie soll die erforderliche kürzere maximale Zuglänge der Regionalzüge München – Rosenheim – Salzburg mit 200 m statt derzeit 320 m (= 3 sechsteilige Flirt3-Elektrotriebwagen) hinsichtlich der Platzkapazität (Sitz- und Stehplätze) aufgefangen werden?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen sollen schrittweise unter Berücksichtigung der verkehrlichen Nachfrage eingeführt werden. Die Untersuchungen für ein mögliches Einstiegskonzept sind noch nicht abgeschlossen. Entsprechend der verfügbaren Streckeninfrastruktur kämen unter anderem Landshut, Buchloe oder Dorfen als Zielstationen der Regional-S-Bahnen in Betracht.

- 4. An welchen Betriebsstellen sieht die Staatsregierung vor, über den „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehrende Regionalzug-Taktverstärker der Spitzenstunden innerhalb Münchens enden bzw. beginnen zu lassen?**

Regionalverkehrs-Taktverstärkerzüge sind konventionelle Regionalzüge und damit keine Regional-S-Bahnen. Sie enden in München Hbf (Haupthalle und Flügelbahnhöfe).

- 5. Welches Regionalzug-Ersatzbetriebskonzept ist bzw. war bisher während der Hauptverkehrszeit**
- für den Fall einer zwischen Laim und Leuchtenberggring voll gesperrten bestehenden S-Bahn-Stammstrecke**
 - für den Fall einer zwischen Laim und Leuchtenberggring voll gesperrten zweiten S-Bahn-Stammstrecke (hier: „2. S-Bahn-Tunnel“),**
 - für den Fall eines vollständig gesperrten S-Bahn-hofs 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 Erstellung eines Ersatzbetriebskonzepts für Regional-S-Bahnen ist derzeit noch nicht in sinnvoller Weise möglich. Ein Ersatzbetriebskonzept muss mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches im Vergabefall mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragt wurde, erarbeitet werden.

- 6. 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 neue 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 S1 aus Freising/Flughafen und S6 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. Leuchtenberggring bahnsteiggleich auf die über die bestehende Stammstrecke fahrenden S-Bahnen umgestiegen werden.

- 7. Mit wie vielen Regionalzügen von/nach Rosenheim, von/nach Wasserburg (Inn), von/nach Mühl-dorf (Obb.) und evtl. weiteren östlichen Endpunkten wird in der Spitzenstunde gerechnet, wie viele dieser Regionalzüge sollen über den 2. S-Bahn-Tunnel geleitet und wohin auf der Westseite durchgebunden werden?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

- 8. Werden S-Bahn- oder Regionalzugfahrten im Falle von Verspätungen priorisiert und wie wirkt sich das auf die Betriebsstabilität des S-Bahnnetzes München sowie der betreffenden Regionalzugnetze aus?**

Die Deutsche Bahn führt zum gegenwärtig praktizierten Verfahren aus, dass es keinen grundsätzlich verbrieften Vorrang in der Disposition für Züge eines bestimmten Bereichs, bzw. von Zügen, die im weiteren Verlauf in diesen Bereich einbrechen, gibt. In der Disposition der Reihenfolge der Züge wird nach folgenden Zielen verfahren:

- schnellstmögliche Wiederherstellung der Planmäßigkeit/ des Regelzustandes,
- Betriebsflüssigkeit,
- Verbesserung der Gesamtpünktlichkeit im Netz.

In einem sehr eng geplanten Netz bestimmte Relationen/Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bevorzugen, damit letztlich die beiden Stammstrecken funktionieren, wäre unter den aktuellen Voraussetzungen nicht umsetzbar.