



Schriftliche Anfrage

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

2. S-Bahn-Tunnel XII – „Regionalzüge im 2. Tunnel“ – Infrastrukturkonzept

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. Wo sollen die über den „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehrenden Regionalzüge zwischen S-Bahn- und bisherigen Regionalzuggleisen wechseln, wo dies höhenfrei, wo dies höhengleich und welche Fahrstraßenkreuzungskonflikte resultieren hieraus?
2. Sollen die über den „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehrenden Regionalzüge auch die bestehenden S-Bahngleise Pasing – Laim benutzen, und wenn ja, welche Bahnsteiggleisbelegung ist dann für den Bahnhof München-Pasing geplant?
3. Wie sollen vollständig barrierefreie Reisen in den über den „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehrenden Regionalzügen so gewährleistet werden, dass an allen Einstiegs- und Ausstiegsstationen dieser Regionalzüge ein „niveaugleicher Einstieg“ gemäß der TSI PRM („Technical Specification for Interoperability – Persons with Reduced Mobility“) vom 12.12.2014 uneingeschränkt realisierbar ist, und welche Auswirkungen hat dies auf Betriebs-, Fahrzeug- und Infrastrukturkonzepte des davon betroffenen Eisenbahnverkehrs?
4. Welche Mindestzugfolgezeiten resultieren für
 - a) zwei unmittelbar aufeinanderfolgende 200 m lange Regionalzüge,
 - b) einem S-Bahn-Langzug folgenden 200 m langen Regionalzug,
 - c) einem 200 m langen Regionalzug folgenden S-Bahn-Langzug im Regelbetrieb des geplanten „2. S-Bahn-Tunnels“ anhand des geplanten bzw. favorisierten Signal- und Zugbeeinflussungssystems (Angabe der Mindestzugfolgezeiten je Fahrtrichtung mit Nennung von Signal- und Zugbeeinflussungssystem für jede der genannten Zugfolgen)?
5. Welcher Änderungen im Brandschutz- und Rettungskonzept bedarf es bei Führung von Regionalzügen im geplanten „2. S-Bahn-Tunnel“ und warum (Auflistung der Änderungen mit Angabe der Gründe und des je-

weiligen Kalenderjahres der Änderungen) und mit welchen Planänderungen ist dem noch beizukommen?

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 weitestgehend 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:

1. **Wo sollen die über den „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehrenden Regionalzüge zwischen S-Bahn- und bisherigen Regionalzuggleisen wechseln, wo dies höhenfrei, wo dies höhengleich und welche Fahrstraßenkreuzungskonflikte resultieren hieraus?**

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen sollen schrittweise eingeführt werden. Grundsätzlich ist es möglich, in einem ersten Schritt Regional-S-Bahnen zum Beispiel in Pasing und Laim (Neulustheim) auf die S-Bahn-Streckeninfrastruktur wechseln zu lassen. Aber auch bestehende Weichenverbindungen zwischen S-Bahn- und Regionalzuggleisen auf den Außenästen kommen in Betracht. Die noch nicht abgeschlossene detaillierte Angebotsplanung berücksichtigt die infrastrukturellen Gegebenheiten.

2. **Sollen die über den „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehrenden Regionalzüge auch die bestehenden S-Bahngleise Pasing – Laim benutzen, und wenn ja, welche Bahnsteiggleisbelegung ist dann für den Bahnhof München-Pasing geplant?**

Die vorgesehenen Regional-S-Bahnen werden im Rahmen der Streckenleistungsfähigkeit die S-Bahngleise zwischen

Pasing und Laim nutzen. Bei den Bahnsteiggleisbelegungen im Bahnhof Pasing wird nicht zwischen S-Bahnen und Regional-S-Bahnen unterschieden.

3. Wie sollen vollständig barrierefreie Reisen in den über den „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehrenden Regionalzügen so gewährleistet werden, dass an allen Einstiegs- und Ausstiegsstationen dieser Regionalzüge ein „niveaugleicher Einstieg“ gemäß der TSI PRM („Technical Specification for Interoperability – Persons with Reduced Mobility“) vom 12.12.2014 uneingeschränkt realisierbar ist, und welche Auswirkungen hat dies auf Betriebs-, Fahrzeug- und Infrastrukturkonzepte des davon betroffenen Eisenbahnverkehrs?

Die Fahrzeuge für die im Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen werden gemäß TSI PRM barrierefrei ausgeführt. An den S-Bahn-Stationen insbesondere im Stammstreckenbereich ist grundsätzlich ein stufenfreier Ein-/Ausstieg bei den S-Bahnen und Regional-S-Bahnen vorgesehen. Bei einigen Stationen auf den S-Bahn-Außenästen bzw. außerhalb des heutigen S-Bahn-Bereiches kann eine Stufe zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden mit einer Höhendifferenz von 20 cm vorkommen. Diese gemäß TSI PRM vom 12. Dezember 2014 zulässige Stufe kann für den Ein-/Ausstieg von Rollstuhlfahrern per TSI PRM-konformer Einstiegshilfe im Fahrzeug überbrückt werden, so wie es bereits heute bei der S-Bahn praktiziert wird.

4. Welche Mindestzugfolgezeiten resultieren für

- a) zwei unmittelbar aufeinanderfolgende 200 m lange Regionalzüge,**

- b) einem S-Bahn-Langzug folgenden 200 m langen Regionalzug,**

- c) einem 200 m langen Regionalzug folgenden S-Bahn-Langzug im Regelbetrieb des geplanten „2. S-Bahn-Tunnels“ anhand des geplanten bzw. favorisierten Signal- und Zugbeeinflussungssystems (Angabe der Mindestzugfolgezeiten je Fahrtrichtung mit Nennung von Signal- und Zugbeeinflussungssystem für jede der genannten Zugfolgen)?**

Hinsichtlich der Mindestzugfolgezeiten wird nicht zwischen S-Bahnen und Regional-S-Bahnen unterschieden. Auf den mit einem kontinuierlichen Zugbeeinflussungssystem ausgestatteten Strecken wird mit einer Mindestzugfolge von 2 Minuten gerechnet. Auf den übrigen Strecken gelten entsprechend der jeweiligen signaltechnischen Streckenausstattung unterschiedliche Werte, die im Rahmen der noch nicht abgeschlossenen detaillierten Angebotsplanung Berücksichtigung finden.

5. Welcher Änderungen im Brandschutz- und Rettungskonzept bedarf es bei Führung von Regionalzügen im geplanten „2. S-Bahn-Tunnel“ und warum (Auflistung der Änderungen mit Angabe der Gründe und des jeweiligen Kalenderjahres der Änderungen) und mit welchen Planänderungen ist dem noch beizukommen?

Die im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes der Staatsregierung vorgesehenen Regional-S-Bahnen veranlassen keine Änderungen im Brandschutz- und Rettungskonzept.