

Schriftliche Anfrage

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

vom 01.02.2010

Fragen zum „Gutachten“ „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel/Südring“ – Fragen zum 15-/30-Minuten-Taktraster und zur Express-S-Bahn generell (Stammstrecke XXXVII)

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

Unseres Erachtens steht zu bezweifeln, dass die aktuell vorliegenden Infrastrukturkonzepte für den Bahn-Südring 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-Südringes 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 Bauleistung 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 Südring-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. Ist nicht eher ein ganztägiger 10-Minuten-Takt im Gebiet des Tarifbereichs München XXL als ein Express-S-Bahn-System anzustreben, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der größte Bevölkerungszuwachs in den MVV-Ringen 5–8 und nicht 9–12 stattfindet?
2. Wie sollen Verspätungen auf Außenästen mit Express-S-Bahnen abgebaut werden, wenn keine Überholmöglichkeit ohne Nutzung des Gegengleises besteht?
3. Welche Regionalbuslinien sollen im 30-Minuten-Takt fahren, so wie die „Gutachter“ dies vorschlagen?
4. Ist die Aussage, dass im 15-/30-Minuten-Takt-Modell ein Teil der S-Bahnlinien im 10-/20-Minuten-Takt weiterfahren soll, nicht bereits das Eingeständnis, dass das 15-/30-Minuten-Modell in München nicht zielführend ist?
5. Widerspricht die Präferenzierung des 15-/30-Minuten-Taktmodells nicht eindeutig den Erkenntnissen aus der Praxis wie auch den Empfehlungen der Fachwelt, nach denen mit dem 10-Minuten-Takt weit mehr neue Fahrgäste gewonnen werden können als mit dem 15-Minuten-Takt, und nach denen vor allem für MIV-Captives (Autonutzer, die aber grundsätzlich bereit sind, auf den SPNV/allgem. ÖPNV umzusteigen) die Häufigkeit der Verbindung weit wichtiger ist als die Fahrtdauer (siehe hierzu z. B. Schriftenreihe Daten, Analysen, Perspektiven des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes Band 10 (2007))?
6. Wie ist die These zu beurteilen, Express-S-Bahnen gefährden die Betriebsstabilität, da auf Außenstrecken der Münchner S-Bahn keine Überholmöglichkeiten ohne Zeitverlust vorhanden sind?
7. Ist nicht insbesondere auf den langen Mischbetriebsstrecken Freising – München (KBS 930/999.1) und Geltendorf – München (KBS 970/999.4) der 20-Minuten-Takt dem 15-Minuten-Takt in der Betriebsstabilität weit überlegen, weil der 20-Minuten-Takt eine um 5 Minuten größere Schere der Beförderungszeiten zwischen schnellen und langsamen Zügen, d. h. zwischen Regionalverkehr und S-Bahn, ermöglicht und auf beiden Eisenbahnstrecken der Unterschied der Beförderungszeiten von Re-

gionalzug und S-Bahn jeweils mehr als 10 Minuten beträgt und perspektivisch der Regionalzugverkehr auf den beiden Außenstrecken nach Freising und Geltendorf, wo sich bis auf Weiteres alle Züge die gleichen Gleise teilen, weiter zunehmen wird?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 20.04.2010

Zu 1.:

In der Verkehrsprognose sind die strukturellen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet bis 2020 hinterlegt. Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zeigt, dass mit einem ganztägigen 15-Minuten-Grundtakt plus überlagertem Express-System im Halbstundentakt deutlich mehr Fahrgäste für das S-Bahn-System gewonnen werden können als mit der Ausweitung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit.

Mit der Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden für den Mitfall 1T mit einem 10-Minuten-Takt nur in der Hauptverkehrszeit 144 Mio. verlagerte Pkw-km/Jahr prognostiziert (Mitfall 6T zum Vergleich: 255 Mio. verlagerte Pkw-km/Jahr). Bei Unterstellung eines ganztägigen 10-Minuten-Taktes steigen die verlagerten Pkw-Betriebsleistungen von 144 Mio. Pkw-km/Jahr im Mitfall 1T auf 159 Mio. Pkw-km/Jahr (Mitfall 1T+). Die verkehrlichen Wirkungen des Mitfalls 6T mit Express-S-Bahn werden also auch bei einem ganztägigen 10-Minuten-Takt nicht erreicht. Die mit der Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes auf den gesamten Betriebszeitraum verbundenen Mehrungen der Betriebskosten werden durch die zusätzlich zu erzielenden verkehrlichen Nutzen nicht kompensiert.

Bis 2020 ist zu erwarten, dass sich die Metropolregion München gegenüber anderen Regionen weiter dynamisch entwickelt. Zuwächse finden dabei insbesondere im Umland statt. Das Express-Konzept in Verbindung mit dem 2. Stammstreckentunnel bringt bereits innerhalb der MVV-Ringe 4–8 Vorteile. Durch den Reisezeitvorteil des Express-Konzeptes rücken die Landeshauptstadt und die äußeren Umlandgemeinden mit derzeit unterproportionaler ÖPNV-Nachfrage näher zusammen. Die hohe Nachfrage auf den P+R-Anlagen an den Endpunkten der S-Bahnäste zeigt, dass das verfolgte Konzept mit Express-S-Bahnen sinnvoll ist.

Zu 2.:

Störungen auf den Außenästen führen zu Abweichungen vom Regelbetrieb. Muss z. B. eine S-Bahn überholt werden, kann auf die vorhandenen Weichenverbindungen zurückgegriffen werden. Die dann notwendigen betrieblichen Regelungen sind unabhängig vom Angebotskonzept und somit vom Express-S-Bahn-System. Die Dimensionierung der Schieneninfrastruktur berücksichtigt Gesichtspunkte der Betriebsqualität.

Zu 3.:

Der 15-Minuten-Takt der S-Bahn erhöht im MVV-Regionalbusverkehr die planerischen Möglichkeiten, das Fahrtenangebot des MVV-Regionalbusses an die jeweilige Nachfrage im Zulauf zur S-Bahn anzupassen. Im Rahmen des Gutachtens wurde das Taktangebot auf den einzelnen MVV-Regionalbuslinien entsprechend der prognostizierten Nachfrage festgelegt. Nachfrageabhängig kann grundsätzlich zwischen dem 15-, 30- und 60-Minuten-Takt variiert werden.

Die Entscheidung, welches Fahrtenangebot dann tatsächlich auf einzelnen MVV-Regionalbuslinien angeboten wird, obliegt den Aufgabenträgern des regionalen Busangebotes, d. h. den Landkreisen und Gemeinden. Bei der Regionalbusplanung müssen neben langfristigen Entwicklungen auch kurzfristige strukturelle Entwicklungen (z. B. Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete) und feinräumige Nachfrageverteilungen (z. B. bei Änderungen von Schulzeiten) berücksichtigt werden, sodass eine detaillierte Angebotsplanung erst kurzfristig vor Umsetzung der Planung sinnvoll erstellt werden kann.

Zu 4.:

Nein. Das 15-Minuten-Takt-Modell mit Express-S-Bahnen hat sich in den Untersuchungen als der zielführende Planungsansatz mit dem höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen erwiesen. Die Beibehaltung einzelner 10-/20-Minuten-Takte hat infrastrukturelle und betriebliche Gründe. Es muss in weiteren Planungsschritten geprüft werden, inwieweit eine Taktumstellung machbar ist. Zielsetzung ist, den 15-Minuten-Takt mit Express-S-Bahnen sukzessive auf allen Ästen einzuführen.

Zu 5.:

Fahrtenangebot und Schnelligkeit sind zwei wesentliche in der Praxis gleichwertige Faktoren für die Verkehrsmittelwahl. Während für Fahrgäste mit kurzer Fahrzeit die Taktichte bedeutsam ist, ist für Fahrgäste mit langen Fahrzeiten die Fahrzeitverkürzung vorrangig.

Gerade die Berufspendler aus den äußeren Verbundgebieten bevorzugen statt der häufig verkehrenden, aber relativ langsamen regulären S-Bahnen die schnellen, aber in geringerem Taktangebot verkehrenden Regionalzüge (so u. a. in Freising, Grafing Bahnhof oder Petershausen), das zeigen alle Auswertungen bestehender Erhebungen. Auch die positive Kundenresonanz auf die Einführung von Expressfahrten aus Erding bestätigt diese differenzierende Einschätzung.

Zu 6.:

Überholmöglichkeiten ohne Zeitverlust sind nur mit längeren viergleisigen Abschnitten realisierbar, die aufgrund der enormen Investitionskosten nicht zielführend sind. Die Betriebsstabilität kann mit anderen Maßnahmen wirksam verbessert werden. Dazu gehören die Entlastung der bestehenden Stammstrecke und insgesamt längere Zugfolgezeiten im Kernbereich als beim heutigen Fahrplan.

Zu 7.:

Die Umstellung der S-Bahn vom 20-Minuten-Takt auf den

15-Minuten-Takt ergibt die folgenden Vorteile:

- Verbesserung der Transportkapazität um 33 Prozent (12 statt 9 Triebwagen/Stunde und Richtung). Damit können die heute bis zum Hauptbahnhof verkehrenden Verstärkerzüge entfallen. Mit dem Mitfall 6T sind mit allen Zügen die Aufkommensschwerpunkte an der Stammstrecke erreichbar.
- Verzicht auf das Flügeln in Neufahrn bei der S 1 (die S 1 fährt im Mitfall 6T im Wechsel halbstündlich nach Freising und zum Flughafen). Dadurch ist eine Verbesserung der Betriebsstabilität zu erwarten. Zudem führt der Wegfall des Flügelvorgangs in Neufahrn zu kürzeren Fahrzeiten.

- Bessere Passfähigkeit mit Halbstundentakt-Angeboten im Regionalverkehr.

Die oben genannten Gründe zeigen, dass der 15-Minuten-Takt hinsichtlich der Betriebsstabilität dem 20-Minuten-Takt vorzuziehen ist. Im Übrigen stimmt die Behauptung, dass der Unterschied bei der Beförderungszeit zwischen Regionalzug und S-Bahn mehr als 10 Minuten beträgt, nicht:

- Freising – Abzw. Neulustheim: RE: 23 Minuten, S 1: 29 Minuten
- Geltendorf – Pasing: RE: 24 Minuten, S 4: 32 Minuten.