

Schriftliche Anfragen

der Abgeordneten **Dr. Martin Runge, Dr. Christian Magerl** BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
vom 08.01.2006

Zweite S-Bahn-Stammstrecke

- **Zeitplan, Kosten, Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I)**
- **Schieflage in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II)**

I.

Anfang 2003 wurde die vertiefende Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke in München vorgestellt. Kern dieses Projektes von Freistaat und DB AG ist der Bau einer zweiten Röhre durch die Münchner Innenstadt, eng parallel zur bisherigen Röhre geführt, beginnend ab der Friedenheimer Brücke und endend am *Ostbahnhof* bzw. am *Leuchtenbergring*. Mit Einreichen und Auslegen der Planfeststellungsunterlagen kann jetzt auf konkretisierte Planungen zurückgegriffen werden. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind zwei Betriebskonzepte (Mitfall-1: 20-Minuten-Grundtakt für Stamm- und Verstärkerlinien, damit 10-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeiten im verdichteten Außenbereich. Mitfall 2: 15-Minuten-Grundtakt und 30-Minuten-Takt bei Verstärkerlinien als Express-S-Bahn). Ausweislich dieser Betriebskonzepte sollen die S-Bahnlinien zum Teil über die alte und zum anderen Teil über die neue Stammstrecke geführt werden.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

1. Wie sieht der derzeitige Zeitplan für den Bau und die Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke aus?
2. Auf welche Größenordnung belaufen sich die aktuellen Kostenschätzungen für den Bau der zweiten Stammstrecke und ist die Finanzierung des Baus der zweiten Stammstrecke gesichert vor dem Hintergrund der Sparbemühungen von Bund und Freistaat und vor dem Hintergrund, dass der Bund die Regionalisierungsmittel massiv kürzen will?
3. Wie beurteilt die Staatsregierung, dass der Engpass zwischen *Pasing* und *Laim*, vier S-Bahnlinien teilen sich hier zwei Gleise, nicht beseitigt werden soll?
4. Ist ein neuerlicher Umbau südlich des Haltepunktes *Giesing* vorgesehen, um das erst kürzlich errichtete Kreuzungsbauwerk an den dann neuen Rechtsbetrieb *Giesing-Ostbahnhof* anzupassen, und, wenn ja, wie hoch sind hierfür etwa die Kosten und sind diese Kosten in den letz-

ten von der Staatsregierung verkündeten Kostenschätzungen enthalten?

5. Haben nach Ansicht der Staatsregierung Bau und Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke Sinn, bevor Engpässe auf den „Mittel-“ und Außenästen des Münchner S-Bahn-Systems wie Fahrstraßenkreuzungen, Mischverkehre (am Westkopf *Pasing* muss sich beispielsweise die stadteinwärts fahrende S 8 ein Gleis teilen mit den Regionalzügen von und nach *Kempten/Memmingen/Lindau*) oder Eingleisbetrieb beseitigt sind?
6. Wie müssen die Sicherheitseinrichtungen für den zweiten Tunnel, insbesondere für die dortigen Haltepunkte, gegenüber den jetzt eingereichten Unterlagen überplant werden, um den Anforderungen des Brandschutzes und den sonstigen Schutzanforderungen gerecht zu werden, und wie hoch sind die hierbei entstehenden zusätzlichen Kosten?
7. Unterstützt die Staatsregierung das Anliegen der Landeshauptstadt München, dass der Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke und der Neubau des Hauptbahnhofes/des Empfangsgebäudes möglichst zeitgleich erfolgen sollen?
8. Wie beurteilt die Staatsregierung die drohende Überlastung einzelner U-Bahn-Linien bzw. U-Bahn-Stationen infolge der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Stammstrecke
 - a) im Falle des Hauptbahnhofes und der dort verkehrenden U-Bahn-Linien
 - b) im Falle des Marienplatzes/Marienhofs und der dort verkehrenden U-Bahn-Linien
 - c) im Falle der U-Bahn-Station *Theresienhöhe* zu Zeiten des Münchner Oktoberfestes bei Wegfall des Haltepunktes *Hackerbrücke* für zahlreiche Fahrgäste/Wiesensbesucher?

II.

Schieflage in den Planunterlagen, Verschlechterungen in der Betriebsqualität (Stammstrecke II)

Anfang 2003 wurde die vertiefende Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke in München vorgestellt. Kern dieses Projektes von Freistaat und DB AG ist der Bau einer zweiten Röhre durch die Münchner Innenstadt, eng parallel zur bisherigen Röhre geführt, beginnend ab der *Friedenheimer Brücke* und endend am *Ostbahnhof* bzw. am *Leuchtenbergring*. Mit Einreichen und Auslegen der Planfeststellungsunterlagen kann jetzt auf konkretisierte Planungen zurückgegriffen werden. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind zwei Betriebskonzepte (Mitfall 1: 20-Minuten-Grundtakt für Stamm- und Verstärkerlinien, da-

mit 10-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeiten im verdichteten Außenbereich. Mitfall 2: 15-Minuten-Grundtakt und 30-Minuten-Takt bei Verstärkerlinien als Express-S-Bahn). Ausweislich dieser Betriebskonzepte sollen die S-Bahnlinien zum Teil über die alte und zum anderen Teil über die neue Stammstrecke geführt werden.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

1. Wie beurteilt die Staatsregierung, dass der Gleisplan am Leuchtenbergring ausweislich der Unterlagen zur Planfeststellung weder am Ostkopf noch am Westkopf eine kreuzungsfreie Einbindung der S-Bahnlinien von Ebersberg/Zorneding und vom(n) Flughafen/Ismaning vorsieht, so dass Fahrstraßenkonflikte vorprogrammiert sind (im Mitfall 1 wird der Linienast von Ebersberg in die neue und der Linienast vom Flughafen in die alte Stammstrecke geführt)?
2. Wie beurteilt die Staatsregierung, dass nach beiden Bedienungskonzepten in den Planfeststellungsunterlagen (Mitfall 1 und Mitfall 2) die S 7 am Ostbahnhof enden soll, dort allerdings nach dem neuen Gleisplan überhaupt keine Wendemöglichkeit mehr vorgesehen ist?
3. Wie beurteilt die Staatsregierung das Betriebsprogramm Mitfall 2 hinsichtlich möglicher Konflikte durch den Mischverkehr „reguläre S-Bahn“ und Express-S-Bahn, hinsichtlich der Gefährdungen von Fahrgästen an den Bahnsteigen nicht bedienter Haltepunkte und hinsichtlich der Tatsache, dass im Mitfall 2 häufig frequentierte Haltepunkte in Hauptverkehrszeiten nur mehr alle 15 statt wie bisher alle 10 Minuten bedient werden sollen?
4. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass sich ausweislich der Unterlagen zur Planfeststellung mit Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke die Betriebsqualität gegenüber heute verschlechtern wird, indem die meisten innerstädtischen Haltepunkte (*Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz*) nur mehr alle fünf statt wie bisher alle drei Minuten bedient werden?
5. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass ausweislich der Unterlagen zur Planfeststellung mit Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ein großer Teil der S-Bahn-Fahrgäste mit massiven Verschlechterungen konfrontiert sein wird, insofern, als künftig beispielsweise für den Mitfall 1 und partiell auch für den Mitfall 2 die Fahrgäste der S-Bahnen aus den Richtungen *Petershausen/Dachau* und *Herrsching/Germering* sowie aus den Richtungen *Holzkirchen* und *Kreuzstraße*, für den Mitfall 2 zudem noch generell die Fahrgäste aus Richtung *Flughafen/Freising*, nicht mehr direkt ohne Umsteigen zu den oben genannten innerstädtischen Haltepunkten *Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz* gelangen, wobei beim Umsteigen auch noch die ausgedünnten Takte in der alten Stammstrecke gegenüber dem Status quo zu beachten sind?
6. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass ausweislich der Unterlagen zur Planfeststellung mit Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke für die Fahrgäste der jetzigen S 4 (dann S 3) von *Mammendorf/Maisach* nach *Ebersberg/Zorneding* im Mitfall 1 neben den oben genannten Haltepunkten auch noch der *Ostbahnhof* als Haltepunkt ausgeblendet wird, was dazu führt, dass beispielsweise die Fahrgäste der heutigen S 4 (in der Planung S 3) aus dem Osten, die dann weiter mit der U 4 Richtung Nordosten wollen, entweder dreimal umsteigen (*Leuchtenbergring, Ostbahnhof, Max-Weber-Platz*) oder bei einmaligem Umsteigen am *Hauptbahnhof* zweimal komplett die Innenstadt durchqueren müssen? (Für den Mitfall 2 gilt dann das Gleiche für die Fahrgäste der S-Bahn aus Richtung *Erding/Riem*, die dann als S 3 weiter über den *Leuchtenbergring, Marienhof, Hauptbahnhof, Laim* und *Pasing* nach *Maisach/Mammendorf* geführt werden soll.)
7. Wie rechtfertigt die Staatsregierung die oben genannten zusätzlichen Umsteigezwänge bzw. Umwegfahrten?
8. Wie erklärt bzw. beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass in den zuletzt ausgelegten Unterlagen zum ersten Bauabschnitt die verbalisierten Ausführungen hinsichtlich der Linienbezeichnungen und der Bedienung nicht durchgehend deckungsgleich sind mit der Darstellung in schematisierter Abbildung (so gibt es z.B. in der Abbildung zum Mitfall 2 die S 13 und S 15, in der verbalisierten Ausführung dagegen nicht; Erding findet als Haltepunkt überhaupt keine Erwähnung mehr; während in der Abbildung die S 1/S 11 nicht mehr in Neufahrn geflügelt werden soll, passiert dies laut Text sehr wohl noch) sowie die partiellen „Unverträglichkeiten“ zwischen Gleisplänen und Betriebskonzepten in den Planfeststellungsunterlagen?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 21.02.2006

I.

Zu Zeitplan, Kosten Finanzierung und Sinnhaftigkeit (Stammstrecke I)

Zu 1.:

Vorausgesetzt, dass die ersten Planfeststellungsbeschlüsse Anfang der zweiten Jahreshälfte 2006 durch die Genehmigungsbehörde erteilt werden, kann wie geplant noch in 2006, spätestens jedoch Anfang 2007 mit den Bauarbeiten für die 2. Stammstrecke begonnen werden. Mit einer derzeit ermittelten Bauzeit von rund 5 Jahren wäre die Inbetriebnahme zum Jahr 2011 erreichbar.

Zu 2.:

Nach derzeitigem Planungsstand stellen sich die Investitionskosten (Baukosten ohne Planungs- und Verwaltungskosten), wie folgt dar:

2. Stammstrecke	rd. 1,1 Mrd. EUR
Netzer ergänzende Maßnahmen	rd. 0,2 Mrd. EUR

Summe Gesamtprojekt
2. S-Bahn-Stammstrecke **rd. 1,3 Mrd. EUR**

Der Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat und der DB AG ist ausverhandelt. Der Bund hat seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms (Bundesanteil 60 % der zuwendungsfähigen Baukosten) zu fördern.

Zur Finanzierung des bayerischen Anteils werden derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem StMWIVT und dem StMF geführt.

Zu 3.:

Der Abschnitt Pasing – Laim trägt einen grundsätzlich anderen Charakter im Vergleich zum bestehenden Stammstreckenabschnitt Laim – Ostbahnhof. Mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke erhält der Abschnitt zwischen Pasing und Laim zukünftig zwei leistungsfähige Bahnhöfe mit jeweils zwei S-Bahngleisen je Richtung. Zusätzliche, die Durchlassfähigkeit beeinträchtigende Zwischenstationen gibt es, anders als auf der bestehenden Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof, in diesem Abschnitt nicht. Die bereits heute vorhandene Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) gewährleistet, dass Zugfolgen im Abstand von 90 Sekunden realisiert werden können. In der Summe dieser Faktoren steht zwischen Laim und Pasing eine sehr leistungsfähige Schieneninfrastruktur zur Verfügung, die mit geplanten Trassenbelegungen von minimal 18 Zügen je Richtung und Stunde bis höchstens 24 Zügen je Richtung und Stunde ihre maximale Leistungsfähigkeit noch nicht ausgeschöpft hat.

Im Störfall besteht mit der Sendlinger Spange eine Ableitmöglichkeit für S-Bahnen zum Heimeranplatz. Hier können die Fahrgäste auf die U-Bahn umsteigen und somit alle Ziele in der Münchner Innenstadt erreichen.

Zu 4.:

Das im Rahmen des „520-Mio.-DM-Ausbauprogramms“ errichtete Überwerfungsbauwerk südlich des Bahnhofs Giesing (Abzweig Frankenwaldstraße) hat in erster Linie die Aufgabe, die Abzweigung des Linienastes Richtung Kreuzstraße niveaufrei zu ermöglichen und somit die fahrplanprägenden und betrieblichen Abhängigkeiten zu reduzieren.

Diese Aufgabe bleibt auch mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke erhalten und im Rahmen der Angebotsplanung unverzichtbar. Lediglich die Aufgabe der Überführung vom Links- auf den Rechtsbetrieb wird nicht mehr benötigt. Die dafür notwendige Anpassung der Schieneninfrastruktur erfolgt durch eine geänderte Anbindung der Streckengleise Richtung Deisenhofen am südlichen Ende des Bauwerkes. Das Bauwerk selbst bleibt unangetastet.

Wie alle anderen netzer ergänzenden Maßnahmen ist auch die Anpassung der Abzweigstelle Frankenwaldstraße in den bereits unter Frage 2 dargestellten Investitionskosten enthalten.

Im Rahmen der noch nicht abgeschlossenen Vorplanung (HOAI Lstph. 1 und 2) wird für den Umbau der Abzweigstelle mit Investitionen in der Größenordnung zwischen 5 bis 9 Mio. EUR gerechnet.

Zu 5.:

Alle bisherigen Planungen und Untersuchungen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke gehen von einer Entschärfung der infrastrukturellen Engpässe auf den S-Bahn-Außenästen aus. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Qualität und Quantität im gesamten S-Bahnnetz und im Bereich der Mischbetriebsabschnitte auch im übrigen Schienenverkehr durch die 2. S-Bahn-Stammstrecke deutlich gesteigert werden können. Es ist daher notwendig, dass der Kernbereich des Münchner S-Bahnsystems prioritär mit einer leistungsfähigen Infrastruktur ausgestattet wird.

Zu 6.:

Umfangreiche gutachterliche Untersuchungen haben die gesetzlichen Vorgaben für das Brandschutz- und Rettungskonzept sowie Erkenntnisse aus aktuellen Vorfällen analysiert und sind in die Planungen für die 2. Stammstrecke in enger Abstimmung mit der Münchner Branddirektion eingeflossen.

Im Anhörungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 2, das im Zeitraum zwischen dem 09. und 20. Januar 2006 stattfand, konnte die Qualität der Planungsunterlagen zu den Themen Brandschutz- und Rettungskonzept bestätigt werden. Die etwaige Notwendigkeit von Anpassungsplanungen kann erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beurteilt werden.

Zu 7.:

Ja.

Zu 8.:

a) Im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurden Untersuchungen zur verkehrlichen Entwicklung sowie deren Auswirkungen auf die infrastrukturellen Gegebenheiten sowie die Kapazitäten aller Verkehrsträger erarbeitet. Im Ergebnis erfahren danach alle den Hauptbahnhof tangierenden U-Bahnlinien eine kapazitive Entlastung von rund 7 % im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke. Für die Station Hauptbahnhof beläuft sich die prognostizierte Entlastung auf 3 %.

b) Für die U-Bahnen der Linien 3 und 6 ergeben die unter a) genannten Untersuchungen eine Mehrbelastung von rund 5 %. Die Bahnhofsbelastung an der U-Bahnstation Marienplatz wird um rund 15 % steigen. In diesem Zusammenhang muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass trotz der verkehrlichen Mehrbelastung der U-Bahnstation eine bessere Fahrgastverteilung innerhalb der Verkehrsanlagen erfolgt. Die Umsteiger von der S-Bahn zur U 3/U 6 werden zukünftig von zwei Stammstrecken die U-Bahnstation erreichen können. Von der bestehenden Stammstrecke werden die Fahrgäste über den gewohnten Umsteigeweg das südliche Stationsende erreichen. Für

die Fahrgäste auf der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist der schnellste Umsteigeweg zur U 3/U 6 über den Zugang des Marienhofes (nördlicher U-Bahnstationskopf). Damit werden die vorhandenen Verkehrsflächen gleichmäßiger belegt und die heute vorhandene Staubildung am südlichen Bahnhofsende der U-Bahn aufgelöst.

- c) Der Besucheransturm zum Münchner Oktoberfest findet verstärkt außerhalb der Hauptverkehrszeiten statt. Während dieser Zeit bedienen im aktuellen Fahrplan 21 Züge je Richtung und Stunde die S-Bahnstation Hackerbrücke.

Diese Situation wird sich auch mit der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht grundlegend verändern. Je nach dann gültigem Fahrplan für die S-Bahn werden an der Hackerbrücke zwischen 18 und 20 Züge je Richtung und Stunde halten. Darüber hinaus wird die verkehrliche Grundaustlastung der S-Bahnen zukünftig sinken, da die Verkehrsströme sich auf zwei Stammstrecken verteilen werden. Das hat zur Folge, dass die temporär sehr starken Fahrgastzahlen an der Hackerbrücke mehr freie Kapazitäten vorfinden werden. Unter diesen Aspekten ist eine verkehrliche Überlastung U 4/U 5 sowie der Station Theresienwiese nicht erkennbar

II.

Zu „Schieflagen in den Planunterlagen Verschlechterung in der Betriebsqualität (Stammstrecke II)“

Einleitend ist anzumerken, dass anhand der in den Planfeststellungsunterlagen veröffentlichten Aussagen und Darstellungen keine Rückschlüsse auf konkrete Linienführung und Verknüpfungen im System gezogen werden können. Eine abschließende Entscheidung über das zukünftige Betriebskonzept erfolgt auf Basis weiterer Untersuchungen. Derzeit ist lediglich ein Planungszwischenschritt wiedergegeben. Zwischenzeitlich wurden die Infrastrukturanforderungen, insbesondere auf den Außenästen (Netzergänzende Maßnahmen) mit der Angebotsplanung weiterentwickelt und konkretisiert. Dieser noch andauernde iterative Prozess führt zu einer Optimierung der volkswirtschaftlichen Wirkung der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Zu 1.:

Im Rahmen von Untersuchungen wurde der Betriebsablauf am Leuchtenbergring simuliert. Die Ergebnisse haben nachgewiesen, dass trotz niveaugleicher Verzweigungen am Leuchtenbergring eine ausreichende Betriebsqualität im S-Bahnnetz erzielt werden kann.

Zu 2.:

Auch nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke wird es am Ostbahnhof östlich der Bahnsteige eine Abstell- und Wendemöglichkeit für S-Bahnen geben. Somit ist es generell möglich, S-Bahnlinien am Ostbahnhof enden/beginnen zu lassen.

Zu 3.:

Die Angebotsvariante eines zweistufigen S-Bahnsystems

(Express-S-Bahn + konventionelle S-Bahn) wurde auf Basis aller im Gesamtprojekt beinhalteten Infrastrukturmaßnahmen simuliert. Die Ergebnisse zeigen, dass die Betriebsqualität im Gesamtnetz im Vergleich zum aktuellen S-Bahnsystem deutlich verbessert werden kann. Somit konnte neben einem neuen und attraktiven Angebotskonzept auch die betriebliche Stabilität der S-Bahn erhöht werden.

Bereits beim heutigen S-Bahnsystem finden an Stationen mit Mischbetrieb (z.B. Richtung Freising, Geltendorf, Tutzing) Zugdurchfahrten statt. Das Express-S-Bahnsystem birgt bei dieser Sachlage kein wesentlich verändertes Gefahrenpotential.

Im Mitfall 2 erfolgt eine konsequente Trennung der Verkehrsströme aus dem äußeren und dem inneren S-Bahnbereich. Damit genügt auch während der Hauptverkehrszeiten eine 15-minütige Taktichte. Die Auslastung der S-Bahnen ist gleichmäßiger und die Verfügbarkeit von Sitzplätzen steigt deutlich. Außerdem würde dieses Angebot über den gesamten Tag gefahren werden und nicht nur wie beim 10-Minuten-Takt während der HVZ (ca. 6 Stunden/Werktag).

Zu 4.:

Die Bedienungshäufigkeit der Stationen entlang der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke wird nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke im Mitfall 2 bei durchschnittlich 3 Minuten liegen. Auf der 2. Stammstrecke erreicht ca. alle 4 Minuten eine S-Bahn die Stationen Hauptbahnhof und Marienhof.

Im Mitfall 1 liegt die Bedienungshäufigkeit der Stationen entlang der bestehenden Stammstrecke bei 4 Minuten während der HVZ und in den übrigen Zeiten bei 5 Minuten. Die Stationen der 2. Stammstrecke werden in der HVZ ca. alle 3 Minuten und zur NVZ alle 6 Minuten von S-Bahnen bedient werden. Grundsätzlich muss zu diesem Mitfall hingewiesen werden, dass zwischen Pasing und Ostbahnhof weitere Taktverdichtungen möglich sind, um die Bedienungshäufigkeit der Stationen auf beiden Stammstrecken mindestens auf 4 Minuten zu verdichten.

Zu 5.:

Im Mitfall 2 ist grundsätzlich vorgesehen, dass die konventionellen S-Bahnen die bestehende Stammstrecke befahren und die Express-S-Bahnen über die 2. Stammstrecke verkehren. Ausnahmen bilden die S-Bahnlinien in Richtung Holzkirchen und Kreuzstraße. Hier müssen sowohl die Express-S-Bahnen wie auch die konventionelle S-Bahn über die 2. Stammstrecke verkehren, um am Ostbahnhof keinen Fahrtrichtungswechsel mehr vornehmen zu müssen.

Konkret heißt dies, dass die Fahrgäste der Linie Petershausen – Holzkirchen und Freising/Flughafen – Kreuzstraße im Mitfall 2 in Laim oder am Ostbahnhof umsteigen müssen, um die Stationen Rosenheimer Platz, Isartor, Hackerbrücke oder Donnersbergerbrücke erreichen zu können. Die tatsächlichen verkehrlichen Aufkommensschwerpunkte liegen allerdings am Hauptbahnhof, Stachus (separater Ausgang von der Station Hauptbahnhof) und Marienplatz/-hof. Sie werden umsteigefrei und deutlich schneller im Vergleich zum aktuellen Fahrplan erreicht. Darüber hinaus ist für Fahrgäste mit

den Zielen Rosenheimer Platz, Isartor, Hackerbrücke oder Donnersbergerbrücke das Umsteigen nahezu ohne Reisezeitverlängerung möglich.

Dies resultiert aus sehr engen Anschlussbeziehungen sowie der Verringerung der zeitlichen Qualitätspuffer, da das Gesamtsystem deutlich stabiler sein wird und somit kürzere Fahrzeiten angeboten werden können.

Im Mitfall 1 werden die S-Bahnlinien Petershausen – Holzkirchen, Mammendorf-Ebersberg und Herrsching – Kreuzstraße über die 2. S-BahnStammstrecke geleitet. Aber auch hier gilt, dass die Aufkommensschwerpunkte Hauptbahnhof, Stachus sowie Marienhof direkt erreicht werden und für die übrigen Stationen nahezu keine Reisezeitverlängerungen durch Umsteigen entstehen.

Zu 6. und 7.:

Bezogen auf die Fragestellung haben wir einen Vergleich der Reisezeiten zwischen Zorneding und Arabellapark erarbeitet. Dabei beziehen wir uns auf den aktuellen Planungsstand.

Fahrplan 2006 (EFA-MVV)*

Zorneding – Ostbahnhof	19 min
Umsteigezeit	7 min
Ostbahnhof – Max-Weber-Platz	2 min
Umsteigezeit	3 min
Max-Weber-Platz – Arabellapark	4 min
Summe Zeitbedarf	35 min

* schnellste Verbindung (sonst 38 min)

2. Stammstrecke, Mitfall 1

Zorneding-Hauptbahnhof	24 min
Umsteigezeit	5 min
Hauptbahnhof Arabellapark	10 min
Summe Zeitbedarf	39 min

**2. Stammstrecke, Mitfall 2
(Ex-S-Bahn)**

Zorneding – Hauptbahnhof	19 min
Umsteigezeit	4 min
Hauptbahnhof – Arabellapark	10 min
Summe Zeitbedarf	33 min

**2. Stammstrecke, Mitfall 2
(konventionelle S-Bahn)**

Zorneding – Ostbahnhof	19 min
Umsteigezeit	7 min
Ostbahnhof – Max-Weber-Platz	2 min
Umsteigezeit	3 min
Max-Weber-Platz – Arabellapark	4 min
Summe Zeitbedarf	35 min

Die Darstellungen zeigen, dass nur im Mitfall 1 eine Reisezeitverlängerung im Vergleich zum aktuellen Fahrplan entsteht. Dafür wird ein Umsteigeprozess vermieden. Im Mitfall 2 kann je nach S-Bahn-Produktwahl das Ziel Arabellapark schneller bzw. zeitlich unverändert erreicht werden. Auch die Anzahl der Umsteigeprozesse ist im Vergleich zum aktuellen Fahrplan verringert bzw. unverändert.

Zu 8.:

Die Ausführungen und Darstellungen im Kapitel „Verkehrliche Untersuchung“ der Planfeststellungsunterlagen haben nicht die Aufgabe einer Fahrplanauskunft. Vielmehr geht es um grundsätzliche Möglichkeiten der Angebotsgestaltung eines S-Bahnsystems mit 2. Stammstrecke. Für das jetzt laufende Planfeststellungsverfahren der 2. Stammstrecke müssen im Abschnitt Pasing – Laim – Ostbahnhof/Leuchtenbergring belastbare Aussagen über Zugzahlen, die verkehrliche Belastung sowie die Ströme in den Verkehrsanlagen vorliegen. Diesem wird vollumfänglich in den Unterlagen Rechnung getragen. Darüber hinausgehende Aussagen und Darstellungen dienen rein der Information und haben keinen bindenden Charakter. Dies trifft auch auf Linienbezeichnungen zu.