

4. Wie beurteilt die Staatsregierung die These, dass bei Realisierung des Nordtunnelkonzeptes die Züge in Pasing über die verfügbaren Gleise viel besser verteilt werden könnten und so die Belastung der S-Bahngleise zwischen Pasing und Laim entschärft werden könnte?
5. Sieht die Staatsregierung auch die Möglichkeit, dass bei Realisierung des Nordtunnelkonzeptes das sehr aufwendige Überwerfungsbauwerk zur Entschärfung des Engpasses am Westkopf des Pasinger Bahnhofes entfallen könnte bzw. durch ein weitaus kleineres Überwerfungsbauwerk zu ersetzen wäre, weil dann am Ostkopf des Pasinger Bahnhofes weniger aufwendig umgebaut werden würde?
6. Sieht es die Staatsregierung nicht auch als gravierenden Vorteil der Nordtunnelvariante gegenüber der Variante Zweite S-Bahn-Röhre, dass bei Realisierung der Nordtunnelvariante die Abhängigkeiten von ÜFEX-Zügen und S-Bahnen, wie sie bei Realisierung der Variante Zweite S-Bahn-Röhre kombiniert mit der Variante Ostkorridor entstehen würden, nicht gegeben wären?
7. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass bei Realisierung der Nordtunnelvariante die Überlastung der U 3 und der U 6 anders als bei Realisierung der Zweiten S-Bahn-Röhre nicht noch verschärft, sondern entschärft werden würde?
8. Wie beurteilt es die Staatsregierung, dass bei Realisierung der Nordtunnelvariante die Probleme der bislang fehlenden Tangentialen im SPNV des Münchner Nordens auf der Achse Unterföhring – Schwabing (und bei späterer Realisierung der Anbindung an die Neufahrner Strecke auch weiter nach Feldmoching) und der unzureichenden Erschließung der städtebaulichen Entwicklungsgebiete im Norden von München gelöst werden würden?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 10.05.2010

Ein Großteil der Fragen des Abgeordneten Dr. Runge betrifft den Bereich Pasing – Laim, welcher erstmalig in den Überlegungen des Büros Vieregg-Rößler zum „Nordtunnel light“ thematisiert wurde. Daher beziehen sich die Antworten auf die Bewertungsergebnisse der ergänzenden Untersuchung zum Flughafengutachten, in welcher der „Nordtunnel light“ geprüft wurde. Die Untersuchungen zum vom Büro Vieregg-Rößler vorgeschlagenen „Nordtunnel“ im Flughafengutachten enthalten keine inhaltlichen Aussagen zu diesem Bereich.

Dies vorangestellt beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

An den beiden Stationen Hauptbahnhof und Münchner Freiheit musste aus bautechnischen Gründen von der Höhenlage gemäß den Überlegungen des Büros Vieregg-Rößler abgewichen werden.

Im Bereich des Hauptbahnhofs ist bei Vieregg-Rößler vorgesehen, die bestehende Stammstrecke zu unterqueren und den im Norden liegenden U 1/2-Tunnel zu überqueren. Diese Trassenführung ist nach Überzeugung der Gutachter technisch nicht möglich; von Vieregg-Rößler konnte im Zuge der Planung die technische Machbarkeit ihres Planungsansatzes nicht nachgewiesen werden. Zudem wäre bei der dann erforderlichen offenen Bauweise mit einer Baugrubengröße von 800 m Länge und bis zu 65 m Breite mit erheblichen Betroffenheiten an der Oberfläche zu rechnen. Hierzu zählen u. a.:

- Eingriff für den Bahnverkehr mit Teilsperren von Bahnhofsgleisen im Hauptbahnhof bzw. im westlichen Vorfeld,
- Notwendigkeit einer Abfangung der Bahnhofshalle,
- Teilabbruch des Starnberger Flügel-Bahnhofs,
- Teilabbruch des Bahnhofshauptgebäudes,
- Beeinträchtigung des Individualverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs auf dem ganzen Bahnhofsvorplatz,
- Beeinträchtigung der umliegenden Geschäfts-, Büro- und Privatimmobilien,
- Notwendigkeit einer Abfangung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke,
- Abbruch und Erneuerung der Tunnelröhre der U 1/2 mit mehrmonatiger Vollsperrung,
- Teilabbruch der Parkgarage unter dem Elisenhof.

Für den Bau des Nordtunnels im Bereich der Münchner Freiheit wäre unter Zugrundelegung der Überlegungen von Vieregg-Rößler eine ca. 600 m lange und bis zu 35 m breite Baugrube in der Leopoldstraße notwendig. Dies würde zu folgenden Beeinträchtigungen führen:

- Teilabbruch der bestehenden U-Bahn-Station Münchner Freiheit,
- Teilabbruch der beiden U-Bahn-Streckenäste zum Bonner Platz mit Sperrzeiten je Ast von bis zu zwei Jahren,
- Beeinträchtigung des Individualverkehrs und öffentlichen Verkehrs an der Münchner Freiheit,
- Beeinträchtigung der umliegenden Geschäfts-, Büro- und Privatimmobilien,
- Notwendigkeit einer Abfangung der bestehenden U-Bahn.

Unabhängig von der fehlenden technischen Machbarkeit der Überlegungen des Büros Vieregg-Rößler für die Station Hauptbahnhof lassen die Beeinträchtigungen an beiden Stationen eine Genehmigungsfähigkeit der Vieregg/Rößler-Überlegungen kaum erwarten. Daher haben sich die Gutachter an beiden Stationen für eine bergmännische tiefliegende Bauweise mit einer punktuellen Baugrubensituation entschlossen, um die Beeinträchtigungen zu reduzieren und eine Genehmigungsfähigkeit zu ermöglichen.

Zu 2. a):

Der dargestellte Vorteil besteht nicht, da auf den sogenannten Nordtunnelgleisen (Starnberger Fernbahn) Abhängigkeiten mit den Zügen des Werdenfels- und teilweise des Allgäu-Schwaben-Taktes sowie im Nahbereich des Hauptbahnhofs mit den Zügen von/nach Landshut bestehen.

Zu 2. b):

Das Einfädeln der S-Bahnen in das östliche Gleissystem im Bereich Ostbahnhof/Leuchtenbergring nach Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist fahrplantechnisch nicht aufwendig. Mit der vorgesehenen Infrastruktur sind parallele Einfahrten von Daglfing und von Berg am Laim möglich. Ebenfalls sind gleichzeitige Ausfahrten vom Leuchtenbergring zum Ostbahnhof und in die 2. Stammstrecke machbar (gilt analog für die Gegenrichtung).

Zu 2. c):

Bei der Variante mit 2. S-Bahn-Tunnel besteht eine Abhängigkeit zwischen dem Viertelstundentakt der ÜFEXe, die ab Pasing über ein zusätzliches Gleispaar in die 2. Stammstrecke eingefädelt werden sollen.

Bei den Überlegungen des Büros Vieregg-Rößler zum Nordtunnel bestehen die folgenden Abhängigkeiten:

- Nordtunnelgleise (Starnberger Fernbahn): Abhängigkeiten mit dem Halbstundentakt (plus HVZ-Züge) des Werdenfelstaktes, mit einzelnen Zügen aus Richtung Allgäu, mit den Zügen von/nach Landshut und mit der Zu- und Wegstellung von Zugsinheiten über den sogenannten Posttunnel;
- Zufahrt Augsburg-Lindau-Doppelbahn (Au-Li-Do): Abhängigkeiten zum Fern- und Regionalverkehr von/nach Augsburg und dem Fernverkehr von/nach Zürich sowie den Zügen aus dem Allgäu.

Daher ist nicht zu erwarten, dass die Nordtunnelvariante weniger störanfällig als die Variante mit 2. S-Bahn-Tunnel wäre.

Zu 3:

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass bei einer Störung zwischen Pasing und Laim (auf den S-Bahngleisen) nicht beide Stammstrecken gleichzeitig komplett lahmgelegt wären. Es verblieben die S-Bahn-Züge der S 1 und S 2 von Norden sowie die ÜFEXe von Pasing, die über eine separate Verbindung von Pasing nach Laim verfügen. Zudem würde es der Ausbau des Bahnhofs Pasing erlauben, einen Teil der S-Bahn-Züge (insbesondere die S 3 und die S 4) ebenfalls über diese Strecke umzuleiten.

Vor allem aber ist die Wahrscheinlichkeit für eine Vollsperrung zwischen Laim und Ostbahnhof deutlich höher als zwischen Pasing und Laim. In diesen Fällen würde der Nordtunnel – im Gegensatz zum 2. S-Bahn-Tunnel – jedoch keine Störfallalternative für die S-Bahn darstellen.

Zu 4.:

Die aufgestellte These, mit den Nordtunnel-Überlegungen könne eine bessere Zugverteilung in Pasing und östlich davon erfolgen, trifft nicht zu.

In den Nordtunnel-Überlegungen werden die S-Bahn-Züge zwischen Pasing und Laim praktisch im Verhältnis 1:1 auf die bestehenden S-Bahngleise und die Starnberger Fernbahn aufgeteilt. Dies führt jedoch dazu, dass die Starnberger Fernbahn sehr stark belastet wird. Daher kann nicht von einer viel besseren Verteilung der Züge beim Nordtunnel gesprochen werden.

Zudem sind bei einer Beurteilung der Verteilung der Züge neben der Anzahl der Züge auch die einzelnen Zugarten maßgebend. Beim Nordtunnel, wo alle Züge zwischen Pasing und Hauptbahnhof auf drei zweigleisigen Strecken verteilt werden müssen, besteht ein deutlich höherer betrieblich ungünstiger Mischbetriebsanteil als beim 2. S-Bahn-Tunnel.

Zu 5.:

Die Staatsregierung geht davon aus, dass auch bei Realisierung des Nordtunnelkonzeptes ein Überwerfungsbauwerk am Westkopf des Bahnhofs Pasing notwendig bleibt.

Für den Bahnhof Pasing gibt es keine tragfähige Lösung im Rahmen der Nordtunnel-Überlegungen des Büros Vieregg-Rößler, da diese von der DB Netz AG als betrieblich nicht akzeptabel testiert wurden. Denkbaren Einsparungen bei Überwerfungsbauwerken stehen damit nicht erfasste Kosten für eine tragfähige Lösung im Bahnhof Pasing gegenüber.

Zu 6.:

Hier wird auf die Antworten zu den Fragen zwei und vier verwiesen. Ein Vorteil ist nicht erkennbar.

Zu 7.:

Zum Prognosehorizont 2020 ohne Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden auf den U-Bahnlinien U 3/U 6 zwischen den Stationen Universität und Odeonsplatz je Werktag 197.000 Personenfahrten prognostiziert. Auf dem Südast der U-Bahnlinien U 3/U 6 südlich des Sendlinger Tores liegt das Fahrgastaufkommen mit 195.000 Personenfahrten in der gleichen Größenordnung. Bei Realisierung des Nordtunnels würde der Streckenabschnitt zwischen der Münchner Freiheit und dem Sendlinger Tor um bis zu 13.000 Personenfahrten je Werktag entlastet, während dagegen auf dem Südast ca. 1.000 zusätzliche Fahrgäste erwartet werden. Demzufolge bliebe die hohe Verkehrsnachfrage auch nach Realisierung des Nordtunnels bestehen.

Die „gefühlte“ Überlastung der U 3/U 6 insbesondere im Bereich Marienplatz resultiert zu großem Teil aus der ungleichmäßigen Verteilung der Fahrgäste innerhalb der betreffenden U-Bahn-Züge in Folge des heutigen Zuganges über den Südkopf der U-Bahn-Station Marienplatz (70.000 Umsteiger je Werktag). Mit Realisierung des 2. S-Bahn-Tunnels in West-/Ostrichtung gemäß dem Mitfall 6T wird diese ungleichmäßige Verteilung der Fahrgäste entschärft, da die Verbindung zur S-Bahn-Station Marienhof über den Nordkopf des U-Bahnhofes Marienplatz hergestellt wird. Bei Realisierung des Nordtunnels bliebe es hingegen bei der Ungleichverteilung der Fahrgastströme. Daher kann die 2. Stammstrecke eher zur Entschärfung des angesprochenen Problems beitragen als der Nordtunnel.

Zu 8.:

Im derzeitigen MVV-Netz existieren Tangentialverbindungen mit Buslinien im ganztägigen 10-Minuten-Takt (z. B. Metrobuslinie 50) zwischen den genannten Achsen. Die städtebaulichen Entwicklungsgebiete im Norden von München sind optimal mit dem restlichen ÖPNV-Netz ver-

bunden. Beispielhaft wird an dieser Stelle die neu eröffnete Tram 23 zur Erschließung der Parkstadt Schwabing genannt. Grundsätzlich sind bestehende Tangentialverbindungen ausreichend, um der verkehrlichen Nachfrage gerecht zu werden. Dies haben Untersuchungen des MVV (in den 90er-Jahren) nachgewiesen.