



**Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk**  
Stadtbaurätin

**An Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher**  
**An Herrn Stadtrat Herbert Danner**  
**An Frau Stadträtin Anna Hanusch**  
**An Frau Stadträtin Sabine Nallinger**  
**An Frau Stadträtin Lydia Dietrich**  
**An Frau Stadträtin Katrin Habenschaden**

- Rathaus -

28.06.2017

**Gibt es ein neues Betriebskonzept für den S-Bahn-Tieftunnel?  
Wo liegen die Gewinner und wo die Verlierer im Stadtgebiet?  
- nachgefragt**

**Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO  
Anfrage Nr. 14-20 / F 00872 von Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher,  
Herrn Stadtrat Herbert Danner, Frau Stadträtin Anna Hanusch,  
Frau Stadträtin Sabine Nallinger, Frau Stadträtin Lydia Dietrich,  
Frau Stadträtin Katrin Habenschaden vom 04.04.2017,  
eingegangen am 04.04.2017**

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

mit Schreiben vom 04.04.2017 haben Sie gemäß § 68 GeschO die o. g. Anfrage an Herrn Oberbürgermeister gestellt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt beantwortet wird. Die Bearbeitung hat sich aufgrund der erforderlichen Abstimmungen leider etwas verzögert. Mit Schreiben vom 21.04.2017 wurde um Terminverlängerung nachgesucht. Diese wurde dankenswerterweise gewährt.

In Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

„Der Presse ist zu entnehmen, dass nach dem derzeitigem Startkonzept 6T nach Eröffnung des 2. Stammstreckentunnel 10 S-Bahnhaltepunkte weniger bedient werden. Eine diesbezügliche Stadtratsanfrage vom 20. Dezember 2016, welche davon in München liegen, wollte die Verwaltung, unter Verweis auf noch nicht abgeschlossene Planungen für ein neues, fantastisches Startkonzept nicht benennen.“

Die in Ihrer Anfrage gestellten Fragen zum Betriebskonzept der S-Bahn können anhand einer Stellungnahme des Münchner Verkehrsverbundes (MVG), die im Benehmen mit der zuständigen Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (OBB) erstellt wurde, wie folgt beantwortet werden:

**Vorbemerkung:**

Vorab ist darauf hin zu weisen, dass die 2. Stammstrecke maßgeblich dazu beiträgt, den Öffentlichen Verkehr in der Landeshauptstadt München, der Region München wie auch in der Metropolregion München zu verbessern. Kernziel war und ist nicht die innerstädtischen Verkehre der einzelnen Stadtbezirke zu optimieren bzw. damit auf die Entwicklung einzelner Bauabschnitte in den jeweiligen Stadtbezirkvierteln zu reagieren. Die S-Bahn München dient maßgeblich dazu, die Region optimal mit der Landeshauptstadt München zu verbinden, darüber hinaus übernimmt sie aber auch eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion. Die Feinerschließung einzelner Bauabschnitte bleibt dagegen in der Regel den kommunalen Verkehrsmitteln vorbehalten. Lösungen hierzu werden im Rahmen des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München erarbeitet (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 03603). Wenn möglich, wird im Zuge der Angebotsplanung der S-Bahn München zusätzlich geprüft, ob auch darauf reagiert werden kann. Die schnelle Verbindung Stadt / Region bzw. eine positive Reisezeitbilanz aller S-Bahnfahrgäste hat jedoch klare Priorität.

**Frage 1:**

„Drei dieser 10 Stationen, die nach dem derzeitigen Startkonzept 6T künftig weniger bedient werden, liegen in München (Langwied, Lochhausen, Neuaubing). Im Umfeld dieser Stationen sind bereits zahlreiche neue Wohnungen entstanden bzw. in Planung. Wurde die künftig schlechtere Bedienung dieser S-Bahn-Halte bei der Abwägung der verkehrlichen Belange in den Planungen mit berücksichtigt?“

**Antwort:**

Auf den S-Bahnlinien S3 und S8 (Stationen Langwied, Lochhausen, Neuaubing) wird in der Hauptverkehrszeit (HVZ) der 10-Minuten-Takt durch einen 15-Minuten Grundtakt ersetzt. In diesem Zeitfenster nimmt die Fahrtenzahl von sechs auf vier Fahrten je Stunde und Richtung ab. Gleichzeitig wird der 20-Minuten-Takt durch einen 15-Minuten Grundtakt ersetzt. Hierdurch nehmen die Stationshalte um 33 Prozent je Werktag / Gesamttag zu und nicht ab. Das Verkehrsangebot wird also mit der 2. Stammstrecke, auch an den Stationen Lochhausen, Langwied und Neuaubing, von einzelnen temporären wie auch punktuellen Anpassungen abgesehen, bei einer Betrachtung Montag bis Sonntag insgesamt verbessert.

**Frage 2:**

„Auch der Haltepunkt Gronsdorf soll künftig weniger bedient werden. Die LH München möchte im direkten Umfeld dieser Station der LH München gehörende Flächen mit Wohnungsbau entwickeln. Kann die beabsichtigte Zahl neuer Wohnungen auch mit einer geringeren Taktdichte der S-Bahn beibehalten werden?“

**Antwort:**

Gronsdorf ist der am schwächsten belastete Haltepunkt innerhalb der Landeshauptstadt München. Selbst eine künftige Verdoppelung der Fahrgäste würde bzgl. einer Dimensionierungsprüfung mit dem derzeit geplanten Betriebskonzept kein Problem darstellen.

**Frage 3:**

„Die Haltepunkte Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz werden künftig nicht mehr von allen S-Bahn-Linien bedient. Werden dort künftig auch weniger S-Bahnen fahren und damit dort die Wartezeiten der Fahrgäste steigen?“

**Antwort:**

Mit 18 Fahrten (in der Normalverkehrszeit) bzw. 21 Fahrten (in der HVZ) pro Stunde steht künftig an den Bahnsteigen der bestehenden Stammstrecke alle 200 bzw. 171 Sekunden eine Fahrtmöglichkeit zur Verfügung. Die durchschnittliche Wartezeit für die Fahrgäste beträgt somit lediglich 100 bzw. 86 Sekunden. Die Veränderung gegenüber heute ist damit nur bedingt wahrnehmbar.

Aus betrieblicher Sicht – und damit letztlich auch aus Fahrgastsicht – hat das künftige Betriebskonzept auf der bestehenden Stammstrecke den Vorteil, dass die reduzierte Zugfolgezahl nachweisbar zu einer verbesserten Betriebsqualität beitragen wird und es möglich sein wird, verschiedene zufällige Einflüsse abzufangen und auch kleinere Verspätungen abzubauen.

Beim Einsatz zusätzlicher Züge auf der bestehenden Stammstrecke wäre dagegen die Leistungsfähigkeit der gesamten Infrastruktur wieder beeinträchtigt. Schon heute zeigt sich, dass der Einsatz eines leistungsfähigen Linienzugbeeinflussungs (LZB) - Systems alleine nicht ausreicht, um einen stabilen Betriebsablauf zu ermöglichen. Hinzu kommt die Tatsache, dass die maximale Zugfolge insbesondere von der Fahrgastzahl sowie den Fahrgastwechselzeiten an der Station abhängig ist. Bei der zu erwartenden weiteren Zunahme der Fahrgäste würde sich daher auch die Aufenthaltszeit der Züge am Bahnhof entsprechend verlängern. Vor diesem Hintergrund ist die vorgesehene Reduzierung der Zugfolgezahl auf der bestehenden Stammstrecke betrieblich in jedem Fall wünschenswert.

**Frage 4:**

„Die Haltepunkte Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz werden künftig nicht mehr von allen S-Bahn-Linien bedient. An den Haltepunkten Laim und Leuchtenbergring werden daher viele Fahrgäste, die o. g. Haltepunkte nicht mehr direkt erreichen können, umsteigen (müssen). Wurde dies bei der Dimensionierung der Bahnsteige beim Umbau der Haltepunkte, mit berücksichtigt?“

**Antwort:**

Ja. Das ist mit ein Hauptgrund für den Umbau der Bahnhöfe Laim und Leuchtenbergring.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Charlier  
Stadtdirektorin