

Antrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote, Dr. Martin Runge, Dr. Sepp Dürr, Eike Hallitzky, Ludwig Hartmann, Christine Kamm, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Theresa Schopper, Adi Sprinkart, Susanna Tausendfreund** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

S-Bahn München – Einsatz von Langzügen in der Hauptverkehrszeit (S-Bahn München 2010 I)

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass so rasch wie möglich bei der Münchner S-Bahn dort, wo die Gleis- und Bahnsteiginfrastruktur dies erlauben, in der Hauptverkehrszeit (HVZ) Langzüge (drei Zügeinheiten) eingesetzt werden. Priorität sollen hierbei die S-Bahn-Linien haben, die aktuell auf den Westarmen ohne 10-Minuten-Takt verkehren (S1, S4 und S6).

Begründung:

Die Münchner S-Bahn ist nicht nur das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Großraum München, sondern auch mit etwa 60 Prozent der Fahrgäste (Beförderungsfälle) und etwa 40 Prozent der von diesen gefahrenen Zugkilometern (Personenkilometer) der Leistungsträger im gesamten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern. Für diese Leistungen muss der Freistaat als Aufgabenträger nur etwa 20 Prozent der Zugkilometer, die er für die Bestellung der SPNV-Leistungen in Bayern insgesamt nachfragt, einkaufen. Allein aus dieser Tatsache erklärt sich u.E. unter anderem schon die oftmals drängende Enge in den Zügen der Münchner S-Bahn („Prinzip Sardine“). Da zudem die Tarifeinnahmen sehr hoch sind, wird so gleichzeitig der DB AG ermöglicht, über die Münchner S-Bahn dicke Gewinne einzufahren. Vor dem Hintergrund dieser Tatsachen sind den Verkehrs- und Fahrgastbedürfnissen folgende Forderungen nach dem Einsatz längerer Fahrzeuge wie auch nach Mehrbestellungen in relativ bescheidenem Rahmen durchaus angemessen.

Aktuell fahren in der Hauptverkehrszeit nur 25 Prozent der eingesetzten Züge als Langzüge. Dies führt in zahlreichen Fällen zu gravierenden Platzproblemen wie auch zu spürbaren Verzögerungen in der Abfertigung der Züge, welche sich dann wiederum nicht selten zu Verspätungen im gesamten Netz hochschaukeln. Zu massiven Platzproblemen kommt es beispielsweise immer dann, wenn Verstärkerzüge ausfallen, was vor allem im Herbst und Winter hin und wieder vorkommt, oder aber ebenfalls auf den

Linien mit dem 20-/10-Minuten-Taktraster, wenn am Freitag Nachmittag eben kein 10-Minuten-Takt angeboten wird. Auf den Linien mit 20-Minuten-Takt bringt das Fehlen von Langzügen in der HVZ grundsätzlich häufig große Probleme, auf die aktuell völlig unzumutbaren Verhältnisse in den S-Bahnen auf dem Westarm der S4 sei an dieser Stelle verwiesen.

Die Bestellung der Leistungen der Münchner S-Bahn ist im so genannten großen Verkehrsdurchführungsvertrag zwischen dem Freistaat Bayern (vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft, BEG) und der DB Regio geregelt, die entsprechenden Bestimmungen gelten für die Münchner S-Bahn wie auch für die S-Bahn in Nürnberg bis Ende 2017. Die Vereinbarungen dieses Vertrages erlauben eine flexible Anpassung der Zugkilometerleistungen an veränderte Erfordernisse während der Laufzeit. Zur Länge der eingesetzten Züge gibt es im Vertrag bedauerlicherweise jedoch keine konkreten Vorgaben. Laut Staatsregierung und BEG „liegt die umfassende Verantwortung für die Qualität bei dem Verkehrsunternehmen, dem damit auch die Fortentwicklung und die Verbesserung der Angebote obliegt“. „Die Regelzugbildung ... hat die im Regelfall zu erwartende Nachfrage zu berücksichtigen und wird bei Bedarf im Rahmen der vorhandenen Fahrzeugressourcen und Infrastrukturbedingungen angepasst.“ Das heißt, für entsprechende Fahrzeug- und damit Platzkapazitäten ist originär die DB Regio und damit die DB AG verantwortlich, die Entscheidung über den Behängungsgrad trifft erst einmal alleine die DB Regio. Sollte sich die DB AG hinter den Aufträgen der BEG verschanzen, so wäre dies allerdings ein Armutszeugnis. Zum einen sollte es der DB AG um Kundenzufriedenheit und die Gewinnung von Kunden aus dem Nahverkehr für den Fernverkehr gehen. Zum anderen sind der „große Verkehrsdurchführungsvertrag“ wie auch die sonstigen Bestellverträge sog. Nettoverträge, d.h. die Tarifeinnahmen verbleiben beim Betreiber. Von daher sollte die DB AG von sich aus ein großes Interesse an hinreichender Bedienung haben. Staatsregierung und BEG sind allerdings in jedem Fall gehalten, für die entsprechend erforderlichen Bedienstungsstandards zu sorgen. In unseren Augen ist es im Übrigen nicht zielführend, dass die DB Regio nach den Bestimmungen im aktuellen „großen Verkehrsdurchführungsvertrag“ für den Zugkilometer sowohl eines Vollzuges als auch eines Langzuges denselben Entgeltsatz erhält.

Langzugbetrieb ist auf allen Linien mit Ausnahme der S7 von und nach Wolfratshausen möglich; südlich von Solln sind die Bahnsteige nur 140 m lang, was nur einen Vollzugbetrieb (2 ET 423) ermöglicht, da in Solln die S-Bahnzüge nicht gestärkt oder geschwächt werden können. Zwar sind auch zwischen Markt Schwaben und Erding sowie zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße die Bahnsteige nur 140 m lang, aber es gibt die Möglichkeit, sowohl in Markt Schwaben als auch in Höhenkirchen-Siegertsbrunn zu stärken bzw. zu schwächen. Somit ist bis dorthin selbstverständlich ein Langzugbetrieb (3 ET 423) möglich, da bis hierhin die Bahnsteige 210 m lang sind. Bis in die 80er bzw. 90er Jahre war der Einsatz von Langzügen im Übrigen Standard. Heutzutage wird selbst zur Wieszeit überwiegend nur mit Vollzügen gefahren. Zu Bundesbahnzeiten war die Deutsche Bundesbahn so flexibel, dass bei Schönwetterwochenenden die Vollzüge nach Tutzing und Herrsching zu Langzügen verstärkt wurden.