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 – 10-Minuten-Takt auch am Freitagnachmittag (S-Bahn München 2010 II)

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass künftig bei der Münchner S-Bahn dort, wo werktags der 10-Minuten-Takt angeboten wird, dieser auch Freitagnachmittag gefahren wird.

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.

Auf den S-Bahn-Linien, die aktuell im 20-/10-Minuten-Taktraster bedient werden, wird freitagnachmittags eben kein 10-Minuten-Takt angeboten. Dies führt zu massiven Platzproblemen in den Zügen. Die Annahme, dass freitagnachmittags spürbar geringere Beförderungsbedürfnisse gegeben wären als in den Wochentagen zuvor, hat mit der heutigen Realität nichts mehr zu tun.

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. Vor allem im Falle von Nachfragesteigerungen wie von Engpässen in den Fahrzeugen sind hier entsprechende Aktivitäten gefordert.