

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl**

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

vom 28.10.2009

Fahrgastzahlen der Münchner S-Bahn-Linien

Ausgehend von der Beantwortung meiner Anfrage „Maßnahmen zur weitgehenden Abschaffung des Stolpertakts im Bereich der Münchner S-Bahn“ (Drs. 16/2169) frage ich die Staatsregierung:

1. Welche Abschnitte welcher Linien werden als „stadtfern“ definiert?
2. a) Wie hoch ist das Passagieraufkommen in diesen „Außenästen“ auf den Linien, die keinen durchgehenden 20-Minuten-Takt haben?
b) Wie haben sich diese Zahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
3. a) Wie hoch ist das Passagieraufkommen in den „Außenästen“ auf den Linien, die einen durchgehenden 20-Minuten-Takt haben?
b) Wie haben sich diese Zahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
4. Wie hoch wäre der zusätzliche finanzielle Aufwand, für alle Linien einen durchgehenden 20-Minuten-Takt einzurichten?
5. Aufgrund welcher Gutachten kommt die Staatsregierung zu der Erkenntnis, „der verkehrliche Nutzen für einen 20-Minuten-Takt auf den Außenästen“ wäre „zu gering“?
6. Wer hat diese Gutachten wann erstellt, und wie wurden die Ergebnisse ermittelt?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 26.02.2010

Zu 1.:

Der Begriff „stadtfern“ wird im Zusammenhang mit S-Bahnplanungen typischerweise nicht verwendet. Vielmehr sind die stadtfernen Linien gleichzusetzen mit denjenigen Strecken-

abschnitten, die den Außenästen zugerechnet werden, da diese keinen durchgehenden 20-Minuten-Takt haben.

Diese Begriffe werden von MVV GmbH und S-Bahn München ebenso verwendet.

Zu 2. a) und b):

Die Anzahl der Reisenden in den Jahren 2001 und 2007, aufgrund der Erhebungen der MVV GmbH, sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Streckenabschnitt	Reisende 2001	Reisende 2007
Pulling – Freising	4.500	4.300
Hebertshausen – Petershausen	5.700	6.100
Malching – Mammendorf	1.300	2.500
Schöngeising – Geltendorf	4.150	5.400
Steinebach – Herrsching	4.100	5.600
Possenhofen – Tutzing	3.500	4.150
Buchenhain – Wolfratshausen	6.500	7.100
Ottenhofen – Erding	6.100	6.800
Sauerlach – Holzkirchen	3.450	5.450
Grafring-Stadt – Ebersberg	3.200	5.000
Dürrenhaar – Kreuzstraße	1.600	1.150

Für einen weiter zurückliegenden Zeitraum liegen aufgrund sehr unterschiedlicher Erhebungsmethoden keine vergleichbaren Nachfragedaten vor.

Zu 3. a) und b):

Nur Streckenabschnitte, die keinen durchgehenden 20-Minuten-Takt haben, werden zu den sog. Außenästen gerechnet.

Zu 4.:

Eine genaue Bezifferung der Mehrkosten wäre erst nach Verhandlungen mit der S-Bahn München möglich. Zudem ist noch nicht geklärt, ob bei eingleisigen Strecken unter den gegebenen Voraussetzungen ein 20-Minuten-Takt überhaupt realisierbar wäre. Sehr grob geschätzt würden sich die jährlichen Kosten in einem Rahmen von etwa 5 bis 10 Mio. € bewegen.

Zu 5. und 6.:

Zu diesen Themen sind der Staatsregierung keine Gutachten bekannt, insbesondere sind keine Gutachten in Auftrag gegeben worden. Das Gebot der wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung der Haushaltsmittel verpflichtet die Bayerische Staatsregierung, die Erteilung von Gutachtensaufträgen auf das unerlässliche Maß zu beschränken. Der Staatsregierung stehen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die sich in diesen Fragen stets eng mit der MVV GmbH abstimmt, ausreichend Sachverstand zur Verfügung, um derartige Fragen selbst beantworten zu können.