

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze** **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 10.11.2011

S-Bahn München

Der Landtag hat mit Beschluss vom 17. Mai 2011 die Staatsregierung aufgefordert, mit der DB Regio Bayern zu verhandeln, ob künftig bei der Münchner S-Bahn dort, wo werktags der 10-Minuten-Takt angeboten wird, dieser auch am Freitagnachmittag zu einem vertretbaren Nutzen-Kosten-Verhältnis gefahren werden kann, und über das Ergebnis bis spätestens 30. Juni 2011 dem Ausschuss zu berichten (Drucksache 16/8656). Mit einem weiteren Beschluss hat der Landtag die Staatsregierung aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass so rasch wie möglich, vordringlich bei der S 4, in der Hauptverkehrszeit generell Langzüge eingesetzt werden (Drucksache 16/8655).

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wann bestellt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) den 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn München auch am Freitagnachmittag, nachdem von der BEG ein Angebotspreis von 1 Mio. Euro pro Jahr ermittelt wurde, was noch nicht einmal 1 Promille der Regionalisierungsmittel, die Bayern bekommt, ausmacht?
2. Welche anderen wünschenswerten Bestellungen andernorts kollidieren mit der Bestellung des 10-Minuten-Taktes bei der S-Bahn München auch am Freitagnachmittag?
3. Wann werden in der Hauptverkehrszeit generell Langzüge bei der S-Bahn München eingesetzt, nachdem es noch einmal gelungen ist, bei der S 4 generell Langzüge einzusetzen?
4. Inwiefern löst der Bau der geplanten zweiten Stammstrecke das Fahrzeugproblem bei der S-Bahn München, wie in der Vollzugsmitteilung zum Beschluss unter Drucksache 16/8655 vom 29. September 2011 nahegelegt wird?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**

vom 12.01.2012

Zu 1.:

Bis auf Weiteres wird am Freitagnachmittag kein 10-Minuten-Takt bestellt, da die dafür erforderlichen finanziellen Mittel in Höhe von 1 Mio. €/Jahr unabhängig davon, welchen Prozentsatz der Regionalisierungsmittel dies ausmacht, im für die S-Bahn München vorgesehenen Budget nicht enthalten sind.

Zu 2.:

Eine Erhöhung des Budgets für Bestellungen bei der S-Bahn München hat bei unveränderten Regionalisierungsmitteln zur Folge, dass das Budget der nächsten zur Ausschreibung anstehenden Netze gekürzt werden muss. Dies führt dazu, dass es dort jedenfalls keine Leistungsausweitungen, eventuell sogar Leistungskürzungen geben wird. Da es bisher keine Notwendigkeit für Abbestellungen oder Leistungskürzungen gab, besteht kein Szenario für konkrete Abbestellungen.

Zu 3.:

Einen generellen Einsatz von Langzügen bei der S-Bahn München kann es erst geben, wenn weitere Fahrzeuge des Typs ET 423 zur Verfügung stehen, wenn sichergestellt ist, dass hierfür die erforderlichen Infrastrukturvoraussetzungen (z. B. Abstell- und Werkstattkapazitäten) bereitstehen und wenn die Finanzierung dieser Maßnahmen geklärt ist.

Zu 4.:

Mit der Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke, die frühestens im Jahr 2019 sein wird, ist ein neues Fahrplan-konzept verbunden, das die Anschaffung zusätzlicher neuer S-Bahn-Fahrzeuge erfordert. Damit sind insgesamt deutliche Kapazitäts- und Leistungsausweitungen für das gesamte Netz der S-Bahn München verbunden.