



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 09.01.2014

Entwicklung des S-Bahnnetzes im Großraum München

Die Münchner S-Bahn befördert derzeit an Werktagen über 800.000 Personen. Der Bedarf an umweltfreundlicher Mobilität im Großraum München wird weiterhin ansteigen. In den letzten Jahren musste die S-Bahn München immer wieder unter anderem mit Verspätungen kämpfen.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. Wie hoch waren die Fahrgastzahlen der S-Bahn München in den einzelnen Jahren 2003 bis 2013?
2. Wie hat sich das S-Bahnnetz im Großraum München in den Jahren 2003 bis 2013 entwickelt, bezüglich
 - a) der Kilometerzahl des S-Bahngesamtnetzes?
 - b) der Anzahl der S-Bahnlinien?
 - c) der Anzahl der S-Bahnstationen?
3. Wie viele S-Bahnzüge sind bzw. waren
 - a) in den oben genannten Jahren im Einsatz
 - b) und mit welcher Beförderungskapazität?
4. Wie hat sich die Beförderungskapazität in den Jahren 2003 bis 2013 entwickelt
 - a) durch eine Veränderung der Wagenzahl,
 - b) durch Taktveränderungen,
 - c) durch andere technische oder organisatorische Veränderungen?
5. Wie haben sich die Finanzmittel für die Münchner S-Bahn seit 2003 entwickelt?
6. Welche Veränderungen gab es in den Jahren 2003 bis 2013 bezüglich
 - a) Pünktlichkeit und
 - b) Ausfällen?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 28.02.2014

1. Wie hoch waren die Fahrgastzahlen der S-Bahn München in den einzelnen Jahren 2003 bis 2013?

Bei den Fahrgastzahlen wird unterschieden zwischen der durchschnittlichen Zahl der Einsteiger an Werktagen (wobei generell die Zahlen für Montage und Freitage über den Durchschnittswerten liegen) sowie der um bis zu 15 % darüber hinausgehenden Spitzenbelastung an einzelnen Verkehrstagen, insbesondere aufgrund von saisonalen, witterungs- und großveranstaltungsbedingten Schwankungen. Nach Angaben der DB Regio AG liegen die (höheren) Nachfragespitzenwerte der Kapazitätsplanung zugrunde. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

Fahrplanjahr	Fahrgastzahlen in 1.000 pro Tag
2003	742
2004	720
2005	740
2006	769
2007	770
2008	777
2009	776
2010	780
2011	805
2012	833
2013	847*

* vorläufiger Wert

2. Wie hat sich das S-Bahnnetz im Großraum München in den Jahren 2003 bis 2013 entwickelt, bezüglich

a) der Kilometerzahl des S-Bahngesamtnetzes?

Die Streckenlänge (die von mehreren Linien befahrenen Abschnitte werden nur einfach gezählt) betrug von 2003 bis 2013 unverändert 442 Kilometer.

b) der Anzahl der S-Bahnlinien?

Das Netz der S-Bahn München bestand von 2003 bis 2013 aus sieben durch die Stammstrecke führenden Linien (zuletzt mit den Bezeichnungen S 1 bis S 4 sowie S 6 bis S 8), aus der dieselbetriebenen Linie A (Dachau – Altomünster) und aus den nur werktags zu den Hauptverkehrszeiten verkehrenden Linien S 20 und S 27.

Seit 15. Dezember 2013 ist die S 27 in den Regionalzugverkehr integriert; im Herbst 2014 erfolgt nach Fertigstellung der Elektrifizierung die Integration der Linie A in die S 2. Trotz nomineller Verringerung der Anzahl von Linien führen diese Maßnahmen zu einer weiteren Steigerung der Leistungsfähigkeit des S-Bahn-Systems.

c) der Anzahl der S-Bahnstationen?

Fahrplanjahr	2003–2004	2005	2006–2009	2010–2012	2013
Anzahl	148	147	148	149	150
stillgelegt		Mühlthal (Oberbayern)			
neu eröffnet			München- Untermening	München- Hirschgarten	München- Freiham

3. Wie viele S-Bahnzüge sind bzw. waren**a) in den oben genannten Jahren im Einsatz**

Einschließlich der Instandhaltungsreserve standen Elektrotriebzüge (ET) und Dieseltriebzüge (VT) in folgender Anzahl zur Verfügung:

Fahrplanjahr	2003	2004	2005–2013
ET 423	204	234	238
ET 420	24	0	0
VT 628	8	8	8

b) und mit welcher Beförderungskapazität?

Die oben genannten Baureihen verfügen je Fahrzeug über folgende Platzkapazitäten:

Baureihe	Sitzplätze	Stehplätze	Plätze gesamt
ET 423	192	352	544
ET 420	192	254	446
VT 628	146	154	300

* Ein Kurzzug besteht aus einem Triebwagen, ein Vollzug aus zwei Triebwagen und ein Langzug aus drei Triebwagen.

4. Wie hat sich die Beförderungskapazität in den Jahren 2003 bis 2013 entwickelt**a) durch eine Veränderung der Wagenzahl,****b) durch Taktveränderungen,****c) durch andere technische oder organisatorische Veränderungen?**

Die Teilfragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Erhöhungen der Beförderungskapazitäten und Angebotsverbesserungen wurden insbesondere durch Infrastrukturausbauten im Rahmen des „520-Mio.-DM-Programms“, durch Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik der Stammstrecke (v. a. Einführung der Linienzugbeeinflussung), durch die Inbetriebnahme der Elektronischen Stellwerke München-Pasing und München-Südwest sowie durch die Inbetriebnahme des Haltepunktes München-Hirschgarten ermöglicht. Außerdem standen 2013 durch eine Verminderung der Instandhaltungsreserve bei gleichbleibender Flottengröße während der morgendlichen Hauptverkehrszeit sechs Fahrzeuge mehr zur Verfügung als noch 2005.

Die genannten Rahmenbedingungen erlaubten folgende Kapazitätserhöhenden Maßnahmen:

- 2003/2005: Einführung des 10-Minuten-Taktes zur Hauptverkehrszeit auf drei Linien (zuletzt S 2, S 3, S 8);
- 2008: Einführung einzelner Express-S-Bahnen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf der S 2-Ost;
- 2010: Linienneuordnung im Zuge der Einbindung des neuen Haltepunktes München-Hirschgarten;
- punktuelle Ersetzung von Vollzügen (zwei Zuggarnituren ET 423) durch Langzüge (drei Zuggarnituren ET 423).

Daneben wurden weitere Angebotsverdichtungen umgesetzt, die zur Steigerung der Attraktivität des S-Bahn-Systems insgesamt beitragen, beispielsweise

- 2007: Taktverdichtung am frühen Nachmittag zwischen Weßling und Herrsching (S 8-West);
- 2009: deutlich verlängerte Betriebszeit am späten Abend (täglich letzte Abfahrten in alle Richtungen gegen 1:30 Uhr);
- 2010: Taktverdichtung zwischen Maisach und Mammendorf (S 3-West).

Die Ausweitung des Fahrplanangebotes fällt in die Verantwortung des Freistaates Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Für die Bereitstellung ausreichender Fahrzeugkapazitäten ist laut Verkehrsdurchführungsvertrag die DB Regio als mit dem Betrieb der S-Bahn München beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich. Hierunter fällt auch die Verantwortung für die Betriebsführung, d.h. die Entscheidung, ob Kurz-, Voll- oder Langzüge zum Einsatz kommen.

5. Wie haben sich die Finanzmittel für die Münchner S-Bahn seit 2003 entwickelt?

Die vom Freistaat Bayern für die Bestellung von Verkehrsleistungen auf dem Netz der S-Bahn München aufgewendeten Finanzmittel hängen im Wesentlichen von zwei Faktoren ab:

- vom Bestellumfang, der sich von 2003 bis 2013 um rund 7 Prozent erhöht hat und
- von der Entwicklung der variablen Kostenbestandteile wie Energie-, Personal- und Infrastrukturkosten, für die Preisgleitklauseln vertraglich vereinbart sind.

Die konkrete Höhe der Bestellerentgelte darf aufgrund vertraglicher Regelungen nicht mitgeteilt werden.

6. Welche Veränderungen gab es in den Jahren 2003 bis 2013 bezüglich**a) Pünktlichkeit und****b) Ausfällen?**

Die durchschnittliche Pünktlichkeit (in Prozent) hat sich wie folgt entwickelt:

Fahrplanjahr	Pünktlichkeit in %
2003	90,7
2004	95,9
2005	96,5
2006	96,6
2007	94,6
2008	93,4
2009	94,9
2010	93,9
2011	93,9
2012	93,5
2013	93,9

Bei den ausgefallenen Zugfahrten wird zwischen geplanten Ausfällen (v. a. aufgrund von Bauarbeiten) und kurzfristigen Ausfällen (z. B. im Falle von Betriebsstörungen) differenziert. Ein Großteil der ausgefallenen Fahrten wurde durch geplanten Schienenersatzverkehr (SEV) bzw. kurzfristig eingerichteten Busnotverkehr (BNV) ersetzt.

Die Ausfälle (in 1.000 Zugkilometern) haben sich wie folgt entwickelt:

Fahrplanjahr	kurzfristig	geplant	Ersatz SEV/BNV	ohne Ersatz
2003	125	100	98	127
2004	82	166	123	125
2005	69	94	59	104
2006	111	220	160	172
2007	389	497	570	316
2008	208	1.031	986	254
2009	235	587	632	190
2010	261	426	512	174
2011	243	765	691	316
2012	208	1.006	968	247
2013*	153	1.867	1.855	165

* Werte bis einschließlich November