



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 24.02.2015

### 2. S-Bahn-Tunnel II – Fahrzeugkonzept

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie viel Mehrbedarf an S-Bahn-Fahrzeugeinheiten (1 Einheit = Kurzzug, 2 Einheiten = Vollzug, 3 Einheiten = Langzug) besteht für das geplante bzw. favorisierte Betriebskonzept des „2. S-Bahn-Tunnels“, wie hoch ist die geplante Fahrzeugreserve und mit welchem Fahrzeugkonzept soll dieser Mehrbedarf erfüllt werden (Angabe der Anzahl der benötigten S-Bahn-Fahrzeugeinheiten, Angabe des Anteils der Fahrzeugreserve und Erläuterung der Erfüllung des Mehrbedarfs-Fahrzeugkonzepts mit Nennung der zu beschaffenden Einheiten und des geplanten Betriebseinsatzes je Linienumlauf)?
2. Kann sich die Staatsregierung vorstellen, mit den zuständigen SPNV-Bestellern und der Deutschen Bahn Vertragsverhandlungen zur Ablösung von insgesamt 60 S-Bahneinheiten der Baureihe ET423 gegen Neufahrzeuge in den technisch kompatiblen S-Bahn-Netzen Stuttgart (60 ET423), Rhein-Main (100 ET423) und/oder Rhein-Sieg (ca. 50 ET423) aufzunehmen, und wie bewertet die Staatsregierung solche Überlegungen?
3. Würden die seit dem 16.12.2014 wieder im Planbetrieb der S-Bahn München auf ausgewählten Fahrten der Linien S2 (Dachau – Altomünster), S4 (Verstärkerzüge abseits der Stammstrecke zzgl. 1 Abendzug durch die Stammstrecke) und S20 eingesetzten 15 S-Bahn-Einheiten der 8. Bauserie (Baujahre 1993–1997) der Baureihe ET420 (Anm.: zzgl. 3 Einheiten als technische Reserve) im „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehren dürfen, zumal deren Lebensdauer nach der 2014 erfolgten Modernisierung erst ca. 2035 endet, die planmäßige Zugfolgezeit im „2. S-Bahn-Tunnel“ größer ist als auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und diese ET420 im Jahresfahrplan 2015 im nächtlichen Planbetrieb auch durch die bestehende S-Bahn-Stammstrecke S4 München Ost ab 23:53 nach Geltendorf, verkehren?
4. Auf welchen Streckenabschnitten sowie S-Bahn-Linienumläufen der S-Bahn München sind beim „Mitfall 6T“ (2009) sowie beim aktuell favorisierten Betriebskonzept Fahrzeuge mit Linienzugbeeinflussung (LZB) zwingend erforderlich und warum (Auflistung der Streckenabschnitte mit LZB und jeweiligem Grund)?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 14.08.2015

Die Schriftliche Anfrage wird unter Hinzuziehung einer Stellungnahme der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wie folgt beantwortet:

1. **Wie viel Mehrbedarf an S-Bahn-Fahrzeugeinheiten (1 Einheit = Kurzzug, 2 Einheiten = Vollzug, 3 Einheiten = Langzug) besteht für das geplante bzw. favorisierte Betriebskonzept des „2. S-Bahn-Tunnels“, wie hoch ist die geplante Fahrzeugreserve und mit welchem Fahrzeugkonzept soll dieser Mehrbedarf erfüllt werden (Angabe der Anzahl der benötigten S-Bahn-Fahrzeugeinheiten, Angabe des Anteils der Fahrzeugreserve und Erläuterung der Erfüllung des Mehrbedarfs-Fahrzeugkonzepts mit Nennung der zu beschaffenden Einheiten und des geplanten Betriebseinsatzes je Linienumlauf)?**

Belastbare Aussagen zum Fahrzeugbedarf stehen in Abhängigkeit zu den Planungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Vergabefall mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragt wurden. Zum aktuellen Zeitpunkt sind entsprechende Angaben nicht möglich.

2. **Kann sich die Staatsregierung vorstellen, mit den zuständigen SPNV-Bestellern und der Deutschen Bahn Vertragsverhandlungen zur Ablösung von insgesamt 60 S-Bahneinheiten der Baureihe ET423 gegen Neufahrzeuge in den technisch kompatiblen S-Bahn-Netzen Stuttgart (60 ET423), Rhein-Main (100 ET423) und/oder Rhein-Sieg (ca. 50 ET423) aufzunehmen ,und wie bewertet die Staatsregierung solche Überlegungen?**

Im Rahmen des laufenden Verkehrsdurchführungsvertrages zur S-Bahn München, der im Dezember 2017 endet, wurde die genannte Variante von der DB Regio geprüft. Die in anderen deutschen S-Bahn-Netzen eingesetzten ET 423 verfügen jedoch nicht über die Linienzugbeeinflussung (LZB), die für den Einsatz bei der S-Bahn München auf den meisten Strecken zwingend notwendig ist. Die DB Regio konnte seinerzeit keinen Weg aufzeigen, wie die LZB unter Beachtung neuer Sicherheitsvorgaben der Aufsichtsbehörde mit vertretbarem Aufwand und in einem vertretbaren zeitlichen Rahmen nachgerüstet werden kann. Daher gab die DB Regio dem Einsatz der vergleichsweise neuen ET 420 den Vorrang.

Für die Zeit nach Dezember 2017 können aufgrund der aktuell laufenden Vorbereitungen zum Vergabeverfahren für die Verkehrsleistungen der S-Bahn München hierzu gegenwärtig aus verfahrensrechtlichen Gründen keine Angaben gemacht werden.

3. **Würden die seit dem 16.12.2014 wieder im Planbe-**

**trieb der S-Bahn München auf ausgewählten Fahrten der Linien S2 (Dachau – Altomünster), S4 (Verstärkerzüge abseits der Stammstrecke zzgl. 1 Abendzug durch die Stammstrecke) und S20 eingesetzten 15 S-Bahn-Einheiten der 8. Bauserie (Baujahre 1993–1997) der Baureihe ET 420 (Anm.: zzgl. 3 Einheiten als technische Reserve) im „2. S-Bahn-Tunnel“ verkehren dürfen, zumal deren Lebensdauer nach der 2014 erfolgten Modernisierung erst ca. 2035 endet, die planmäßige Zugfolgezeit im „2. S-Bahn-Tunnel“ größer ist als auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und diese ET420 im Jahresfahrplan 2015 im nächtlichen Planbetrieb auch durch die bestehende S-Bahn-Stammstrecke S4 München Ost ab 23:53 nach Geltendorf verkehren?**

Nach derzeitigem Planungsstand muss davon ausgegangen werden, dass nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke auf beiden Stammstrecken Zugfolgezeiten im Regel- aber auch Störfall von 2 Minuten realisiert werden müssen. Somit bedarf es bei allen Fahrzeugen, die planmäßig durch

eine der beiden Stammstrecken fahren, einer Ausstattung mit einer kontinuierlich wirkenden Zugbeeinflussung. Diese Ausstattung fehlt beim ET 420.

**4. Auf welchen Streckenabschnitten sowie S-Bahn-Linienumläufen der S-Bahn München sind beim „Mitfall 6T“ (2009) sowie beim aktuell favorisierten Betriebskonzept Fahrzeuge mit Linienzugbeeinflussung (LZB) zwingend erforderlich und warum (Auflistung der Streckenabschnitte mit LZB und jeweiligem Grund)?**

Sämtliche Fahrzeuge, die die beiden Stammstrecken befahren, müssen mit einer kontinuierlich wirkenden Zugbeeinflussung ausgestattet sein. Somit sind mit Ausnahme der S20 alle Linien betroffen. Aufgrund der höheren Zugzahlen bzw. des geänderten Betriebsprogramms müssen mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke auch der Bahnhof Pasing und ausgewählte Gleise westlich des Bahnhofs Pasing mit einer kontinuierlich wirkenden Zugbeeinflussung ausgestattet werden.