

Stand: 31.03.2011 15:14:16

Vorgangsmappe für die Drucksache 16/3225

"S-Bahn München - Einsatz von Langzügen in der Hauptverkehrszeit (S-Bahn München 2010 I)"

Vorgangsverlauf:

1. Antrag 16/3225 vom 21.01.2010
2. Ausschussprotokoll Nr. 28 des WI vom 25.03.2010
3. Beschlussempfehlung mit Bericht 16/0 des WI vom 24.03.2011

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 – Einsatz von Langzügen in der Hauptverkehrszeit (S-Bahn München 2010 I)

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass so rasch wie möglich bei der Münchner S-Bahn dort, wo die Gleis- und Bahnsteiginfrastruktur dies erlauben, in der Hauptverkehrszeit (HVZ) Langzüge (drei Zügeinheiten) eingesetzt werden. Priorität sollen hierbei die S-Bahn-Linien haben, die aktuell auf den Westarmen ohne 10-Minuten-Takt verkehren (S1, S4 und S6).

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.

Aktuell fahren in der Hauptverkehrszeit nur 25 Prozent der eingesetzten Züge als Langzüge. Dies führt in zahlreichen Fällen zu gravierenden Platzproblemen wie auch zu spürbaren Verzögerungen in der Abfertigung der Züge, welche sich dann wiederum nicht selten zu Verspätungen im gesamten Netz hochschaukeln. Zu massiven Platzproblemen kommt es beispielsweise immer dann, wenn Verstärkerzüge ausfallen, was vor allem im Herbst und Winter hin und wieder vorkommt, oder aber ebenfalls auf den

Linien mit dem 20-/10-Minuten-Taktraster, wenn am Freitag Nachmittag eben kein 10-Minuten-Takt angeboten wird. Auf den Linien mit 20-Minuten-Takt bringt das Fehlen von Langzügen in der HVZ grundsätzlich häufig große Probleme, auf die aktuell völlig unzumutbaren Verhältnisse in den S-Bahnen auf dem Westarm der S4 sei an dieser Stelle verwiesen.

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. Zur Länge der eingesetzten Züge gibt es im Vertrag bedauerlicherweise jedoch keine konkreten Vorgaben. Laut Staatsregierung und BEG „liegt die umfassende Verantwortung für die Qualität bei dem Verkehrsunternehmen, dem damit auch die Fortentwicklung und die Verbesserung der Angebote obliegt“. „Die Regelzugbildung ... hat die im Regelfall zu erwartende Nachfrage zu berücksichtigen und wird bei Bedarf im Rahmen der vorhandenen Fahrzeugressourcen und Infrastrukturbedingungen angepasst.“ Das heißt, für entsprechende Fahrzeug- und damit Platzkapazitäten ist originär die DB Regio und damit die DB AG verantwortlich, die Entscheidung über den Behängungsgrad trifft erst einmal alleine die DB Regio. Sollte sich die DB AG hinter den Aufträgen der BEG verschanzen, so wäre dies allerdings ein Armutszeugnis. Zum einen sollte es der DB AG um Kundenzufriedenheit und die Gewinnung von Kunden aus dem Nahverkehr für den Fernverkehr gehen. Zum anderen sind der „große Verkehrsdurchführungsvertrag“ wie auch die sonstigen Bestellverträge sog. Nettoverträge, d.h. die Tarifeinnahmen verbleiben beim Betreiber. Von daher sollte die DB AG von sich aus ein großes Interesse an hinreichender Bedienung haben. Staatsregierung und BEG sind allerdings in jedem Fall gehalten, für die entsprechend erforderlichen Bedienstungsstandards zu sorgen. In unseren Augen ist es im Übrigen nicht zielführend, dass die DB Regio nach den Bestimmungen im aktuellen „großen Verkehrsdurchführungsvertrag“ für den Zugkilometer sowohl eines Vollzuges als auch eines Langzuges denselben Entgeltsatz erhält.

Langzugbetrieb ist auf allen Linien mit Ausnahme der S7 von und nach Wolfratshausen möglich; südlich von Solln sind die Bahnsteige nur 140 m lang, was nur einen Vollzugbetrieb (2 ET 423) ermöglicht, da in Solln die S-Bahnzüge nicht gestärkt oder geschwächt werden können. Zwar sind auch zwischen Markt Schwaben und Erding sowie zwischen Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Kreuzstraße die Bahnsteige nur 140 m lang, aber es gibt die Möglichkeit, sowohl in Markt Schwaben als auch in Höhenkirchen-Siegertsbrunn zu stärken bzw. zu schwächen. Somit ist bis dorthin selbstverständlich ein Langzugbetrieb (3 ET 423) möglich, da bis hierhin die Bahnsteige 210 m lang sind. Bis in die 80er bzw. 90er Jahre war der Einsatz von Langzügen im Übrigen Standard. Heutzutage wird selbst zur Wieszeit überwiegend nur mit Vollzügen gefahren. Zu Bundesbahnzeiten war die Deutsche Bundesbahn so flexibel, dass bei Schönwetterwochenenden die Vollzüge nach Tutzing und Herrsching zu Langzügen verstärkt wurden.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Abg. Dr. Martin Runge

Abg. Eberhard Rotter

MR Behrendsen

Abg. Dr. Paul Wengert

Vorsitzender Erwin Huber

Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

S-Bahn München - Einsatz von Langzügen in der Hauptverkehrszeit (S-Bahn München 2010 I)

(Drs. 16/3225)

- Federführung -

Berichterstattung: Dr. Martin Runge (GRÜNE)

Mitberichterstattung: Eberhard Rotter (CSU)

und

Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

(Drs. 16/3226)

- Federführung -

Berichterstattung: Dr. Martin Runge (GRÜNE)

Mitberichterstattung: Eberhard Rotter (CSU)

und

Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

S-Bahn-München - Taktlücken in den späten Nachtstunden schließen (S-Bahn München 2010 III)

(Drs. 16/3227)

- Federführung -

Berichterstattung: Dr. Martin Runge (GRÜNE)

Mitberichterstattung: Eberhard Rotter (CSU)

und

Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

S-Bahn München - Durchgehende Bedienung in den Nächten vor Feiertagen und an Wochenenden (S-Bahn München 2010 IV)

(Drs. 16/3228)

- Federführung -

Berichterstattung: Dr. Martin Runge (GRÜNE)

Mitberichterstattung: Eberhard Rotter (CSU)

und

Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

S-Bahn München - Einsatz von Vollzügen in den Nachtstunden (S-Bahn München 2010 V)

(Drs. 16/3229)

- Federführung -

Berichterstattung: Dr. Martin Runge (GRÜNE)

Mitberichterstattung: Eberhard Rotter (CSU)

Vorsitz: Erwin Huber (CSU)

Abg. Dr. Martin Runge (GRÜNE) schickt voraus, die fünf völlig berechtigten Anträge zur Verbesserung der Situation im Nahverkehr der Region München kosteten im Gegensatz zu dem, was immer gepredigt werde, kaum etwas.

Erstens: Die Münchner S-Bahn erbringe mit 60 % der Beförderungsfälle im gesamten Schienenpersonennahverkehr - SPNV - in Bayern und 40 % der Personenkilometer eine beachtliche Leistung. Der Freistaat Bayern gebe dafür aber nur 18 % seiner Regionalisierungsmittel aus. Dieses Verhältnis 60-40-18 erkläre das Prinzip "Sardine", das heiße, sehr viele Fahrgäste in relativ wenigen Zügen. Dabei sehe nicht nur der Freistaat Bayern gut aus, auch die S-Bahn München mache Gewinne ohne Ende.

Aus dem Papier sei ersichtlich, was im Bereich Nahverkehr an den Konzernen rüber geschoben werde. Tatsächlich seien die Gewinne wesentlich höher, weil über

Netznutzungsgebühren, Vertriebsprovisionen und andere schöne Kniffe verdeckt quersubventioniert werde.

Zweitens: Leicht erfüllbare Anträge der GRÜNEN hierzu habe die CSU-Fraktion immer abgelehnt. Erstaunlicherweise sei aber vor der Kommunalwahl im Februar 2008 ein Antrag von CSU-Kollegen aus der Region mit denselben Antragspunkten der GRÜNEN formuliert und in der Region groß verkauft worden. Allerdings habe man diesen Wahlkampfknüller wieder in den Schubladen verschwinden lassen, ohne ihn einzureichen. Dann sei auf Nachfrage der GRÜNEN und einem Anruf der Landtagsverwaltung bei der CSU-Geschäftsstelle Bewegung in diese Sache gekommen. Die "Süddeutschen Zeitung" habe dazu geschrieben, dass ein Antrag der GRÜNEN einen CSU-Vorstoß beflügele, vier Monate nach der Ankündigung liege nun der Antrag der Landtagsverwaltung vor. Dieses Vorgehen sei schon interessant.

Dieser Antrag, der lange geforderte Verbesserungen vorgesehen habe, sei einvernehmlich beschlossen und zum Teil umgesetzt worden. Aber andere Teile würden immer noch geprüft, und zwar seit Sommer 2008. Das sei eine beachtlich lange Zeit. Auch die Vertreter der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und des Ministeriums forderten in dem einen oder anderen Punkt ein schnelleres Vorankommen.

Ziel der Anträge sei Folgendes:

Erstens gehe es darum, auf die Bahn einzuwirken, in der Hauptverkehrszeit dort, wo es von den Fahrgastzahlen her notwendig und aufgrund der Bahnsteiglänge möglich sei, Langzüge einzusetzen. In der Hauptverkehrszeit sei derzeit gerade mal jeder vierte Zug ein Langzug. Da brauche man sich nicht über Kapazitätsengpässe zu beschweren.

Man habe eine Werkstattreserve errechnet, und bis auf eine oder zwei Linien stünden Fahrzeuge für Verstärkerzüge zur Verfügung. Was die Bahnsteiglänge anbelange, gehe es - mit Ausnahme der S 7 - auf allen Ästen. Da seien die Bahnsteige 210 Meter lang. Bei manchen Ästen könne man abkoppeln. Da habe man die Reserven, die beispielsweise bei der S 7 in Solln nicht vorhanden seien.

Auf den Anstoß der GRÜNEN hin würden nun die Verträge besser gestaltet; denn bislang sei der Behängungsgrad weitgehend ins Belieben des Betreibers gestellt worden. Da

gebe es den schönen Passus, das sei entsprechend der vorhandenen Fahrzeugkapazitäten dem Bedarf anzupassen.

Eigentlich müsse die Bahn von sich aus ein Interesse daran haben, dass hier die Kunden adäquat bedient würden, weil es Nettoverträge gebe und die Fahrgasteinnahmen in voller Höhe an den Betreiber flössen.

Zweitens solle auch am Freitagnachmittag auf einen 10-Minuten-Takt gedrängt werden. In dieser Zeit seien beispielsweise die S-Bahnen in Richtung Mammendorf, Herrsching und Dachau rappellvoll, zumal meistens nur Vollzüge und keine Langzüge führen. Es sei absolut antiquiert zu sagen, am Freitag arbeite der Mensch kürzer. Diese Maßnahme würde den Freistaat gut 5 Euro je Zugkilometer kosten, sei also durchaus tragbar.

Drittens seien in den späten Nachtstunden Taktlücken zu schließen. Das sei infolge des im Sommer 2008 beschlossenen Antrags besser geworden, denn es führen zusätzliche S-Bahnen. Diese Taktlücken seien absolut schädlich. Denn gerade die Leute, die spät-abends fahren, seien nicht unbedingt diejenigen, die das alles kennen, sondern die gingen einmal aus, und wenn die in einen Stolper-Takt hineinfielen, führen sie das nächste Mal wieder mit dem Auto.

Viertens sei die geforderte durchgehende Bedienung in den Nächten vor Feiertagen und an Wochenenden nicht so dramatisch, wie es klinge; denn das bedeute eine einzige S-Bahn mehr. Die ersten Lumpensammler-Busse, die mittlerweile wieder eingesetzt würden, seien rappellvoll. Die Nachfrage sei also vorhanden.

Fünftens sei es angebracht, bei der Münchner S-Bahn in den Nachtstunden ab 21 Uhr bis 1 Uhr und darüber hinaus Vollzüge, also zwei Garnituren, einzusetzen. Die weitgehend eingesetzten Kurzzüge seien sehr voll. Dafür gebe es überhaupt keine betriebliche und finanzielle Notwendigkeit. Es gehe nicht an, dass hier die Kunden so stiefmütterlich behandelt würden. Diese Forderung würde den Freistaat an Bestelltentgelten gar nichts kosten. Er müsste nur beim Betreiber insistieren.

Keinerlei Verbesserungen gebe es bei der Fahrgastinformation. Das, was man im Januar und Februar erlebt habe, sei schon der Hit gewesen. Nun gehe es so weiter. Das werde

von Jahr zu Jahr dramatisch schlechter. Gleichzeitig habe der Freistaat dafür sehr viel Geld ausgegeben.

Nach der letzten Plenarsitzung sei er, Dr. Runge, wieder von diesem Problem betroffen gewesen. Reihenweise seien S-Bahnen gestrichen worden, ohne dass man es vorher gewusst habe, weil am Stachus das Informationssystem völlig ausgefallen sei. Anderen Fahrgästen sei mündlich etwas vollkommen Falsches gesagt worden, nämlich dass nur der eine Zug, aber nicht jeder zweite Zug gestrichen werde, sodass sie die nächste S-Bahn - etwa nach einem kurzen Wirtshausbesuch - wieder verpasst hätten. Der Zugführer habe erklärt, er sei nur bis Pasing eingeteilt, dann fahre die S-Bahn auf das Abstellgleis. Es wäre aber schön, zumindest am Stachus mündlich informiert zu werden, wenn die Anzeigetafel wieder einmal gestört sei. Aber das passiere einfach nicht. Das werde von Jahr zu Jahr dramatisch schlechter. Da gebe es überhaupt keine Verbesserungen. Gleichzeitig habe der Freistaat für die Fahrgastinformation sehr viel Geld ausgegeben.

Er bittet zusammenfassend um Zustimmung zu diesen berechtigten Anliegen, die teilweise keine, in manchen Fällen nur geringfügige Mehrausgaben erforderten.

Abg. Eberhard Rotter (CSU) bemerkt zum letzten Punkt, wünschenswert sei ein schriftlicher Bericht über die Ursachen für die S-Bahn-Ausfälle.

Er hebt hervor, dass die S-Bahn München sowohl nach Kundenbefragungen als auch nach einer jüngsten Studie des ADAC im weltweiten Vergleich Spitze sei. Trotzdem gebe es natürlich noch Verbesserungsmöglichkeiten. Die CSU-Abgeordneten hätten per Beschluss ein seit Jahren bestehendes Anliegen aufgegriffen, das auch weitgehend umgesetzt worden sei. Auf den noch ausstehenden Bericht sei man gespannt.

Was den ersten Antrag betreffe, müsse es selbstverständlich das Ziel sein, in der Hauptverkehrszeit mit allen verfügbaren Fahrzeugen zu fahren. Nach Auskunft der Staatsregierung sei aber genau das schon der Fall. Die S-Bahn München verfüge über 238 Fahrzeuge der Baureihe ET 423, von denen in der Hauptverkehrszeit durchschnittlich 220 Fahrzeuge gleichzeitig eingesetzt würden. Mehr sei nicht möglich.

Der zweite Antrag - 10-Minuten-Takt am Freitagnachmittag - sei nachvollziehbar. Die U-Bahn habe übrigens dasselbe System, von Montag bis Donnerstag am Nachmittag

Verstärkerzüge einzusetzen, aber nicht am Freitag. Das sei ärgerlich. Als Begründung werde gegeben, dass sich am Freitagnachmittag die Fahrgäste gleichmäßiger verteilen. Für diese Behauptung müssten belastbare Zahlen vorgelegt werden, denn gefühlsmäßig führen am Freitagnachmittag mehr Leute in die Stadt rein und wieder raus.

Was die beiden Anträge 3227 und 3228 - Taktlücken in der späten Nacht, am Feiertag und am Wochenende - angehe, hätten die Antragsteller darin Recht, dass das nicht alle Welt koste, aber es entstünden eben zusätzlich Bestelltentgelte. Auf der anderen Seite sei das Angebot in anderen Großstädten deutlich abgeschwächt, vom flachen Land gar nicht zu reden. Deswegen plädiere er für Ablehnung. Ein Nachtschwärmer müsse sich eben einprägen, dass zu bestimmten Zeiten nur im Stundentakt gefahren werde.

Für den Antrag Vollzüge in den Nachtstunden gelte dasselbe wie für den Takt am Freitagnachmittag. Wenn es die Fahrgastzahlen erforderten, müsse eben mit Vollzügen gefahren werden. Für das Anhängen eines zweiten Triebwagens entstünden nur minimale Mehrkosten. Aber auch insoweit brauche man Zahlen, da es nach seinen Informationen keine Beschwerden gebe.

MR Behrendsen (Wirtschaftsministerium) widerspricht zunächst der Behauptung, die Qualität habe sich dramatisch verschlechtert. Das habe bis zum Jahr 2003 zugetroffen, aber seitdem sei der 10-Minuten-Takt deutlich verdichtet worden und gebe es auf jeden Fall stabilere Betriebszustände als damals. Es bestünden einzelne Probleme bei der Information, und auch der jüngste Stellwerkausfall sei sehr ärgerlich gewesen. Aber generell zu sagen, die Qualität habe sich verschlechtert, sei nicht richtig.

Zum ersten Antrag merkt er an, die Zahl von 238 eingesetzten Fahrzeugen sei nach einer sorgfältigen Analyse der jeweiligen Kapazität aufgestellt worden. Es sei niemals geplant worden, das Optimum zu reduzieren. Man habe die Schwächen an den Außenästen beseitigt, und außerdem seien von der maximal verfügbaren Zahl die permanente Reserve sowie die zu wartenden und zu reparierenden Fahrzeuge abzuziehen. Ein hundertprozentiger Einsatz der vorhandenen Fahrzeuge sei technisch gar nicht möglich.

Zum Stichwort Freitagnachmittag nennt er folgende Zahlen: Am Freitag zwischen 16 und 18 Uhr gebe es zwischen Pasing und Donnersbergerbrücke eine Gesamtbelastung von

etwa 30.000 Fahrgästen. Zur selben Zeit am Dienstag bis Donnerstag seien es 38.000 Fahrgäste. Interessanterweise sei der Unterschied zwischen München Ost und Isartor nicht so hoch: Dienstag bis Donnerstag 31.500 und Freitag 27.000 Fahrgäste. Aufgrund der geringeren Nachfrage erscheine es gerechtfertigt, am Freitagnachmittag auf den 10-Minuten-Takt zu verzichten, um Gelder einzusparen. Eine genaue Bezifferung der Mehrkosten für die Bestellung zusätzlicher Fahrzeuge sei schwer möglich, weil sie von den Verhandlungen mit dem Verkehrsunternehmen abhingen. Aber überschlägig lägen die Kosten für den 10-Minuten-Takt am Freitag zwischen 500.000 und einer Million Euro pro Jahr.

Zu den Vollzügen in den Nachtstunden und am Freitag- und Samstagabend habe er sich die Zahlen anhand der einschlägigen Tabelle angeschaut. Er könne sie jetzt nicht konkret nennen, weil das sehr umfangreiches Zahlenmaterial sei. Es treffe zu, dass es in den Nachtstunden bei einem Einsatz von weiteren Kurzzügen teilweise Überbesetzungen gebe, was bedeute, dass ein Teil der Fahrgäste stehen müsse. Interessanterweise sei die Hauptbelastung nicht am Marienplatz, sondern im Bereich Stachus-Hauptbahnhof-Hackerbrücke-Donnersbergerbrücke. Es sei also nur ein kurzer Streckenteil betroffen. Bei den Außenästen gebe es nur in Richtung Obermenzing eine hohe Belastung, bei den anderen Außenästen breche die Nachfrage ein und reichten die Sitzplätze aus. Das Ministerium halte angesichts der maximal 7 bis 8 Minuten Fahrzeit bis zur Donnersbergerbrücke, während der ein Fahrgast stehen müsse, eine Erhöhung der Kapazitäten nicht für notwendig.

Abg. Dr. Martin Runge (GRÜNE) wendet ein, der Vertreter der Staatsregierung schein nicht oft mit der S-Bahn zu fahren. Er, Runge, sehe nachts sehr oft ältere Leute, die, vom Theater kommend, keinen Sitzplatz mehr ergatteren könnten.

Es sei auch ein völlig falscher Ansatz, sich die Zahlen vom Betreiber zu holen. Das Ministerium sollte sich einmal auf seinen eigenen Sachverstand verlassen und selbst recherchieren.

Er, Runge, habe nie behauptet, dass die Störfälle mehr geworden seien, sondern dass sich das Informationsdefizit dramatisch verschlechtert habe. Das sei umso ärgerlicher, als der Freistaat einen dicken Millionenbetrag zur Verbesserung der Situation aufgew-

endet habe. Es habe im Übrigen in der letzten Zeit nicht nur die Stellwerksstörung gegeben, sondern es habe mal ein bisschen geschneit und die Weichen seien nicht freizubekommen gewesen, außerdem seien die Lautsprecheranlagen nicht gegangen. Wenn dann Fahrgäste versucht hätten, telefonisch eine Information zu erlangen, sei ihnen gesagt worden, uns ist kein Störfall bekannt, obwohl reihenweise die Züge ausgefallen seien.

Zahlen seien wohl auch nicht immer zuverlässig. Als der Freistaat in die Finanzierung der "Lumpensammler" eingestiegen sei, habe er sich auf Verkehrszählungen und Fahrgastbefragungen gestützt, und da habe er, Runge, staunend von einer Strecke in der Region gelesen: zwei Fahrgäste. Er habe aber selbst in dem Bus gestanden, und da hätten sich weitere 50 Fahrgäste befunden.

Was der Kollege Rotter zu den Freitagen gesagt habe, stimme nicht. Es gebe nämlich stapelweise Leserbriefe und Beschwerden, und zwar nicht nur von Bürgern, sondern auch von Bürgermeistern.

Der Mitberichterstatter habe zu einigen Punkten Wohlwollen signalisiert. Ausgerechnet bei zwei Punkten, die bereits einstimmige Beschlusslage des Landtags seien, nämlich bei den Anträgen 3227 und 3228, sage er, da könne man nichts machen. Was das Geld betreffe, seien im Antrag schon Zahlen genannt: Auf die S-Bahn München entfielen 60 % der Fahrgäste, 40 % der Personenkilometer, aber nur 18 % der Gelder würden hierfür ausgegeben. Für diesen Fahrgastanteil sollte der Freistaat einmal mehr als 18 % finanzieren. Der Ausschuss habe schon am 26.6.2008, das Plenum am 10.7.2008 einstimmig beschlossen, dass ein möglichst durchgehendes Angebot und eine einheitliche Verlängerung der Betriebszeit bis mindestens zwei Uhr früh sowie ein durchgehendes Angebot von zwei Uhr bis Betriebsbeginn in den Nächten vor Feiertagen und an den Wochenenden anzustreben sei. Seitdem werde geprüft, und da müsse der Landtag einfach mal anschieben.

Abg. Dr. Paul Wengert (SPD) findet sämtliche Forderungen der Antragsteller berechtigt. Er hält die Bewertung durch den ADAC als Ansporn, alles zu tun, dass das zugesprochene Prädikat nicht nur erhalten bleibe, sondern dass ihm die S-Bahn auch in vollem Umfang gerecht werde. Der Vertreter der Staatsregierung habe sich etwas schwer getan,

überzeugende Argumente zu finden, warum das System so belassen werden könne, ohne den Anträgen zur Verbesserung dieses Systems zu folgen. Die SPD-Fraktion sehe die Verantwortung des Bestellers und vor allem die Bedürfnisse der Nutzer im Vordergrund und habe für die Interessen des Betreibers angesichts der hohen Einnahmen in München nur Verständnis, soweit eine Forderung schlicht nicht erfüllbar wäre. Wenn für die Hauptverkehrszeiten nicht genügend Züge zum Einsatz in Langzügen vorhanden seien, müssten sie eben beschafft werden. Es sei nicht hinnehmbar, dass Menschen wie in einer Sardinenbüchse transportiert werden. Die von Behrendsen genannten Zahlen hätten die Berechtigung des Antrags bestätigt. Denn die Differenz zwischen 27.000 und 31.500 sei nicht so groß, dass sie gegen die Einführung des 10-Minuten-Takts am Freitagnachmittag spräche.

Zu den Anträgen 3227 und 3228 habe der Ausschuss keine konkreten Zahlen erfahren. Das Argument, dass es sich nur um eine kurze Fahrstrecke handele, gelte vielleicht für junge Leute, aber nicht für ältere. Wer zahle, dürfe erwarten, auch für kurze Strecken und nicht erst vor der Endstation einen Sitzplatz zu bekommen.

Dasselbe gelte für den Einsatz von Vollzügen in den Nachtstunden. Durch eine Verdoppelung der Kapazitäten, die ohne zu großen Aufwand zu erreichen sei, werde der Komfort deutlich gesteigert. Beim Einsatz längerer Fahrzeuge müsse auch dem Sicherheitsbedürfnis der Passagiere Rechnung getragen; es müsse durch das Personal im Zug und an den Bahnsteigen Berücksichtigung finden.

Vorsitzender Erwin Huber (CSU) erkundigt sich beim Vertreter der Staatsregierung, warum die beiden Landtagsbeschlüsse aus dem Jahre 2008 nur zum Teil umgesetzt wurden und ob die Kosten außer für den Antrag 16/3226 auch für die anderen Anträge beziffert werden können.

Abg. Dr. Martin Runge (GRÜNE) betont, ein Teil der Anträge koste gar nichts, und im Übrigen könne durch Verhandeln erreicht werden, dass der Freistaat weniger zahle.

MR Behrendsen (Wirtschaftsministerium) teilt mit, dass im Vertrag ein bestimmter Preis festgelegt sei. Es gebe auch die Vertragsklausel, dass der Preis für weitere Bestellungen

Verhandlungssache sei. Inzwischen sei es Stand der Dinge, dass jede Mehrbestellung in Abhängigkeit von den betrieblichen Kosten verhandelt werde. Teuer werde es, wenn ein neues Fahrzeug nötig sei, günstiger, wenn eine Änderung in die Umläufe eingefasst werden könne. Deswegen könne er jetzt keine konkreten Zahlen nennen, sondern nur Bandbreiten. Erst müssten die Zugkilometer ermittelt und diese dann mit dem zu schätzenden Durchschnittspreis multipliziert werden. Die Berechnung der Zugleistung sei nicht einfach, aber im Grunde könnten die Zahlen geliefert werden.

Die beiden Landtagsbeschlüsse von 2008 hätten auf die Ausweitung des Betriebsschlusses am Freitagabend und Samstagabend abgezielt. Da habe es ein konzeptionelles Problem gegeben. Denn die S-Bahnen seien mit den innerstädtischen Verkehrsmitteln, die zu den zentralen Punkten des Nachtlebens führen, hervorragend verknüpft, insbesondere mit der U-Bahn. Wenn aber die U-Bahn zum Beispiel um 3 Uhr früh nicht mehr fahre, hänge die S-Bahn in der Luft. Das Ministerium habe intensiv mit der MVG diskutiert, aber diese wolle so spät keine U-Bahn mehr fahren. Es gebe zwar die attraktiven MVG-Nachtlinien, aber die hätten andere Verknüpfungspunkte und ließen sich nicht so einfach mit einem kompletten Ergänzungsfahrplan der S-Bahn spät in der Nacht kombinieren. Und wenn es sich kombinieren ließe, dann würde die Kapazität der Nachtlinien aufgrund der größeren Nachfrage nicht ausreichen und müsste an die Kapazität der S-Bahn angepasst werden, was machbar, aber nicht so einfach sei. Darüber werde das Ministerium mit der MVG sprechen. Man könne also die S-Bahn nicht um 3 Uhr losschicken, ohne sie in ein rundes, integriertes System einzupassen.

Abg. Dr. Martin Runge (GRÜNE) wendet ein, das klinge jetzt wieder schön, aber die Realität sehe anders aus. Man komme mit den Nachtlinien wunderbar bis Pasing oder erwische auch noch eine S-Bahn bis Pasing, aber dann gehe nichts weiter raus, dann fehle die Verknüpfung. Im Landkreis Fürstenfeldbruck gebe es einen Nachtbus, der mehrere S-Bahnlinien abdecke. Die S-Bahn sei aber wesentlich attraktiver. Außerdem seien seit einiger Zeit die Zuweisungen an die Landkreise eingedampft worden. Der Freistaat sage, wenn es die Landkreise haben wollen, sollen es die selber machen. Es sei nicht überzeugend, dass es in München gut funktionierende Nachtlinien gebe, aber am Ende die Verknüpfung fehle.

Dass die S-Bahnen erst ab dem Stachus voll seien, verwundere nicht, denn bis dorthin stehe alternativ die U-Bahn zur Verfügung.

Abg. Eberhard Rotter (CSU) schlägt vor, die Anträge zurückzustellen, bis jeweils die Kosten ermittelt worden seien. Er bittet ferner die Staatsregierung, über die Ausweitung der Betriebszeiten und die angesprochenen Verknüpfungen der Nachtlinien mit der S-Bahn schriftlich zu berichten. Denn das sei eigentlich das Anliegen des Antrags aus dem Jahre 2008. Die Haltung der Landeshauptstadt bzw. der MVG habe großen Einfluss auf die gewünschte Umsetzung.

Vorsitzender Erwin Huber (CSU) erwägt, die fünf Anträge mit der Bitte an das Verkehrsministerium zu verbinden, die Antragsziele mit dem Auftragnehmer zu besprechen und nach den Kosten mitzuteilen.

Abg. Dr. Paul Wengert (SPD) appelliert an die Bahn, in den Verhandlungen wohlwollend zu sein, da sie ohnehin so viele Aufträge vom Freistaat erhalte.

Beschluss:

Die Anträge werden zurückgestellt. Das Verkehrsministerium wird gebeten, nicht nur eine eigene Kostenschätzung vorzunehmen, sondern diese Anliegen mit dem Verkehrsträger zu erörtern und dann dem Landtag eine fundierte Position darzustellen.

Vorläufige Beschlussempfehlung

des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Antrag der Abgeordneten **Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**
Drs. 16/3225

S-Bahn München - Einsatz von Langzügen in der Hauptverkehrszeit (S-Bahn München 2010 I)

I. Beschlussempfehlung:

Zustimmung in folgender Fassung:

„Die Staatsregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass so rasch wie möglich, vordringlich bei der S 4, in der Hauptverkehrszeit generell Langzüge eingesetzt werden.“

Berichterstatter: **Dr. Martin Runge**
Mitberichterstatter: **Eberhard Rotter**

II. Bericht:

1. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 45. Sitzung am 24. März 2011 beraten und einstimmig in der in I. enthaltenen Fassung Zustimmung empfohlen.

Erwin Huber
Vorsitzender