



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Markus Böhler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 11.09.2019

Angekündigter Ausbau des 20-Minuten-Takts bis 2020 bei der S-Bahn München

Der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Dr. Hans Reichhart hat für die S-Bahn München angekündigt: „Wir wollen bis Ende 2020 auf allen Linien, bei denen es die Infrastruktur zulässt, einen 20-Minuten-Takt zwischen Betriebsbeginn und der morgendlichen Hauptverkehrszeit realisieren“ (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemittteilungen/regional/2019/M128/index.php>).

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Auf welchen Streckenabschnitten der S-Bahn München, auf denen derzeit noch kein 20-Minuten-Takt angeboten wird, lässt aus Sicht der Staatsregierung die Infrastruktur einen 20-Minuten-Takt zu?
2. Auf welchen Streckenabschnitten der S-Bahn München, auf denen derzeit noch kein 20-Minuten-Takt angeboten wird, lässt aus Sicht der Staatsregierung die Infrastruktur einen 20-Minuten-Takt nicht zu?
3. Welche infrastrukturellen Mängel müssten auf diesen Abschnitten beseitigt werden?
4. Bis wann könnten diese beseitigt werden?
5. Mit welchen Kosten für die Beseitigung der infrastrukturellen Mängel rechnet die Staatsregierung?
6. Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung für den für Ende 2020 angekündigten Ausbau des 20-Minuten-Taktes?
7. Mit welchen Fahrzeugen soll der angekündigte Ausbau des 20-Minuten-Taktes gefahren werden, nachdem die Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit eines 20-Minuten-Takts auf den Außenästen der S-Bahn München zu dem Ergebnis führte, dass die hierfür erforderlichen Fahrzeugkapazitäten erst im Zuge des geplanten Flottentausches bei der S-Bahn München zur Verfügung stehen (siehe Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage „Vervollständigung des 20-Minuten-Takts auf den Außenästen der S-Bahn München“ des Abgeordneten Dr. Markus Böhler [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] unter Drs. 18/1714)?
8. a) Mit welchem zusätzlichen Personaleinsatz rechnet die Staatsregierung für den für Ende 2020 angekündigten Ausbau des 20-Minuten-Taktes?
b) Wie wird dieser zusätzliche Personaleinsatz sichergestellt, nachdem sich angesichts der sehr guten Lage auf dem Arbeitsmarkt die Gewinnung zusätzlicher Triebfahrzeugführer als zunehmend schwierig erweist?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 15.10.2019

- 1. Auf welchen Streckenabschnitten der S-Bahn München, auf denen derzeit noch kein 20-Minuten-Takt angeboten wird, lässt aus Sicht der Staatsregierung die Infrastruktur einen 20-Minuten-Takt zu?**

Auf allen Streckenabschnitten im Netz der S-Bahn München, die nicht in der Antwort zu Frage 2 angeführt sind, kann mit der bestehenden Infrastruktur ein ganztägiger 20-Minuten-Takt eingerichtet werden. Es ist jedoch zu beachten, dass das Vorhandensein der infrastrukturellen Voraussetzungen nicht das alleinige Kriterium für die Einführung eines ganztägigen 20-Minuten-Taktes ist. Vielmehr sind auch mögliche Auswirkungen auf den übrigen Schienenpersonennahverkehr bei Mischbetriebsstrecken oder knappe Wendezeiten am Linienendpunkt der S-Bahn, welche die Betriebsqualität und damit die Pünktlichkeit beeinflussen, zu berücksichtigen.

- 2. Auf welchen Streckenabschnitten der S-Bahn München, auf denen derzeit noch kein 20-Minuten-Takt angeboten wird, lässt aus Sicht der Staatsregierung die Infrastruktur einen 20-Minuten-Takt nicht zu?**

Auf folgenden Streckenabschnitten im Netz der S-Bahn München kann aus infrastrukturellen Gründen derzeit kein 20-Minuten-Takt eingerichtet werden:

- S2 Dachau – Altomünster: Die Infrastruktur ist auf einen 30-Minuten-Takt ausgelegt. Entsprechend kann auf dieser Strecke nur ein ganztägiger 30-Minuten-Takt angeboten werden;
- S4/S6 Grafing Bahnhof – Ebersberg: Der 20-Minuten-Takt wird durch parallele stündliche Regionalzüge hergestellt, weitere S-Bahn-Fahrten sind aufgrund der Belegung der eingleisigen Strecke nicht möglich;
- S7 Aying – Kreuzstraße;
- S20 Pasing – Höllriegelskreuth.

- 3. Welche infrastrukturellen Mängel müssten auf diesen Abschnitten beseitigt werden?**

- S2 Dachau – Altomünster und S4/S6 Grafing Bahnhof – Ebersberg: Für einen 20-Minuten-Takt müssten Zugbegegnungsmöglichkeiten in Form von Kreuzungsbahnhöfen oder Doppelspurabschnitten gebaut werden. Solche Maßnahmen werden im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ untersucht.
- S7 Aying – Kreuzstraße: In Kreuzstraße steht nur Gleis 1 für die S-Bahn zur Verfügung. Die Gleise 2 und 3 werden für die Zugbegegnungen des Meridian benötigt. Die Bahnsteigkanten an den Gleisen 2 und 3 weisen zudem nur eine Bahnsteighöhe von 34 cm auf, während die Fahrzeuge der S-Bahn München eine Einstiegshöhe von 96 cm haben. Kurze Wendezeiten auf Gleis 1 sind zwar mit Auslassen der Halte Dürrnhaar und Peiß betrieblich möglich, allerdings gingen diese zulasten der Betriebsstabilität und somit der Pünktlichkeit. Für einen 20-Minuten-Takt wären mindestens eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit und eine Beschleunigung der Strecke erforderlich. Entsprechende Untersuchungen sind im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ veranlasst.
- S20 Pasing – Höllriegelskreuth: Wie bereits im Programm „Bahnausbau Region München“ verankert, muss für einen 30-Minuten-Takt die Sendlinger Spange gemäß der Baustufe 1, also mit Ausbau der Station Heimeranplatz West zum Kreuzungsbahnhof mit Mittelbahnsteig und Neubau der Überleitverbindung Laim Rangierbahnhof zur bestehenden S-Bahn-Stammstrecke gebaut werden. Im Bereich Mittersending und südlich davon bestehen starke Abhängigkeiten zum dichten Zugverkehr von S7, BOB und Meridian, was wiederum Einfluss auf die Betriebsqualität nimmt. Welche Infrastrukturmaßnahmen für einen 20-Minuten-Takt auf der S20 erforderlich sind, wurde bisher nicht ermittelt.

4. **Bis wann könnten diese beseitigt werden?**
5. **Mit welchen Kosten für die Beseitigung der infrastrukturellen Mängel rechnet die Staatsregierung?**

Zu einem möglichen Zeitplan und zu den insgesamt zu erwartenden Kosten sind der Staatsregierung derzeit keine belastbaren Aussagen möglich.

6. **Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung für den für Ende 2020 angekündigten Ausbau des 20-Minuten-Taktes?**

Aussagen zur Höhe der Bestelltentgelte unterliegen dem Geschäftsgeheimnis der beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

7. **Mit welchen Fahrzeugen soll der angekündigte Ausbau des 20-Minuten-Taktes gefahren werden, nachdem die Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit eines 20-Minuten-Takts auf den Außenästen der S-Bahn München zu dem Ergebnis führte, dass die hierfür erforderlichen Fahrzeugkapazitäten erst im Zuge des geplanten Flottentausches bei der S-Bahn München zur Verfügung stehen (siehe Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage „Vervollständigung des 20-Minuten-Takts auf den Außenästen der S-Bahn München“ des Abgeordneten Dr. Markus Büchler [BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN] unter Drs. 18/1714)?**

Derzeit werden die Züge der Baureihe ET 423 einer Modernisierung unterzogen. Dies schränkt die Fahrzeugverfügbarkeit und somit die Spielräume für Angebotserweiterungen ein, da ein Einsatz der im Umbau befindlichen Triebwagen ausscheidet. Daneben wird gegenwärtig die Zugsicherung der Fahrzeuge der Bauart ET 420 für einen Betrieb in der Stammstrecke angepasst. Sobald eine vollumfängliche Verfügbarkeit beider Baureihen absehbar ist, ist die stufenweise Einführung eines netzweiten 20-Minuten-Taktes bei der S-Bahn München mit folgender Prioritätensetzung geplant:

- Priorität 1: 20-Minuten-Takt Mo–Fr ab Betriebsbeginn mit erster Ankunft in der Innenstadt bis 05.30 Uhr bis zum Ende der morgendlichen Hauptverkehrszeit (Umsetzung Ende 2020);
- Priorität 2: 20-Minuten-Takt Mo–Fr von 5–21 Uhr;
- Priorität 3: 20-Minuten-Takt Mo–Fr von 21–23 Uhr;
- Priorität 4: 20-Minuten-Takt an Samstagen 5–23 Uhr;
- Priorität 5: 20-Minuten-Takt an Sonntagen 7–23 Uhr.

Eine Umsetzung der Angebotsausweitungen mit Priorität 2 bis 5 wird angestrebt, sobald die genannten Fahrzeugumbauten abgeschlossen sind und die für die Bestellung erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

8. a) **Mit welchem zusätzlichen Personaleinsatz rechnet die Staatsregierung für den für Ende 2020 angekündigten Ausbau des 20-Minuten-Taktes?**
b) **Wie wird dieser zusätzliche Personaleinsatz sichergestellt, nachdem sich angesichts der sehr guten Lage auf dem Arbeitsmarkt die Gewinnung zusätzlicher Triebfahrzeugführer als zunehmend schwierig erweist?**

Nach Mitteilung der S-Bahn München ist folgender Personaleinsatz vorgesehen: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 soll auf allen Linien, bei denen es die Infrastruktur zulässt, ein 20-Minuten-Takt zwischen Betriebsbeginn und der morgendlichen Hauptverkehrszeit realisiert werden. Da es sich größtenteils um Taktschließungen handelt, kann die S-Bahn München die meisten Angebotsverbesserungen durch eine Optimierung des Personaleinsatzes erreichen. Der zusätzliche Bedarf an Triebfahrzeugführern steigt deshalb nur geringfügig an. Angesichts von ca. 600 Triebfahrzeugführern, die bei der S-Bahn München arbeiten, handelt es sich um einen überschaubaren Anstieg. Zudem steigt in geringem Maße der Instandhaltungsaufwand in der Werkstatt. Beide Bereiche hat die S-Bahn München bei ihrer Personalgewinnung berücksichtigt.

Folgende Maßnahmen insbesondere zur Gewinnung von Triebfahrzeugführern werden von der S-Bahn München umgesetzt:

- Ergänzend zu den Personalmarketingaktivitäten des DB Konzerns werden seit Ende 2018 jährlich zwei Rekrutierungskampagnen speziell für die S-Bahn München mit Casting-Tagen durchgeführt. Dies ermöglicht der S-Bahn München, trotz der angespannten Arbeitsmarktlage ihre Ausbildungskurse für Quereinsteiger vollständig zu besetzen.
- Die Ausbildungskapazität für Quereinsteiger wird ab diesem Jahr von 90 auf 120 Teilnehmer pro Jahr erhöht.
- Ergänzend initiiert die S-Bahn München in diesem Jahr eine Auslandsrekrutierung, sodass 2020 weitere Triebfahrzeugführer aus diesem Rekrutierungskanal den Bestand erhöhen werden.
- Parallel schafft die S-Bahn München Wohnangebote für ihre Mitarbeiter.