



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 08.10.2021

Mobilität der Zukunft schaffen – öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken!

Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr ist in einer dynamisch wachsenden Metropolregion wie München ein unabdingbarer Bestandteil einer zukunftsfähigen Infrastruktur. Auch aus Gründen des Klimaschutzes ist eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens, insbesondere im regionalen Bahnverkehr und der S-Bahn, dringend geboten. Zuverlässige und pünktliche Verbindungen, verbunden mit einer guten Taktung und einem niedrigen Preis, sind die zentralen Stellschrauben für einen erfolgreichen und modernen ÖPNV.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Mit welcher Begründung wird der 20-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien nur ab Betriebsbeginn bis zum Ende der morgendlichen Hauptverkehrszeit umgesetzt, nicht aber den ganzen Tag? 3
- 1.2 Ab wann soll der 20-Minuten-Takt den ganzen Tag über umgesetzt werden (bitte mit Angaben zu Werktagen und Wochenende)? 3
- 1.3 An welchen Streckenabschnitten ist ein 20-Minuten-Takt aus infrastrukturellen oder betrieblichen Gründen nicht machbar (bitte unter Angabe der jeweiligen infrastrukturellen und betrieblichen Hinderungsgründe)? 3

- 2.1 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die infrastrukturellen und betrieblichen Gründe zur Verhinderung des 20-Minuten-Taktes zu beseitigen? 3
- 2.2 Bis wann wird das realisiert? 3
- 2.3 Mit welchen Kosten wird das realisiert? 3

- 3.1 Welche S-Bahn-Strecken werden ab Dezember 2022 keinen 20-Minuten-Takt anbieten können? 4
- 3.2 Mit welcher Begründung? 4

- 4.1 Wieso werden die S-Bahn-Strecken S3 bis Holzkirchen und S7 bis Aying primär mit einem 20-Minuten-Takt versorgt? 4
- 4.2 Für welche S-Bahn-Strecken steht der 20-Minuten-Takt unter einem Finanzierungsvorbehalt? 4
- 4.3 Wie hat sich die Pünktlichkeit der S-Bahnen seit 2016 entwickelt (bitte mit Angaben je S-Bahn)? 4

- 5.1 In welche konkreten Maßnahmen wurde der Zuschuss in Höhe von 15 Mio. Euro investiert, der im Oktober 2018 von der Staatsregierung zur Verbesserung der Taktfrequenzen auf den S-Bahn-Außenästen zur Verfügung gestellt wurde? 4
- 5.2 Wurde durch diese Maßnahmen die angestrebte Verbesserung der Taktfrequenzen erreicht (bitte Darstellung der Maßnahmen und Verbesserungen nach S-Bahn-Linie) 5
- 5.3 Falls nicht, was sind die Gründe hierfür? 5

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

6.1	Inwiefern hat die Deutsche Bahn (im Rahmen einer Aufgabenstellung) die Machbarkeit des 20-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Außenästen bestätigt?	5
6.2	Falls nicht für alle Außenäste, welche S-Bahn-Außenäste wurden als machbar bestätigt?	5
6.3	Mit welcher Begründung wurde die Einführung des Taktes auf diesen Strecken nicht umgesetzt?	5
7.1	Welche sonstigen Mittel sind für die Erweiterung der Taktfrequenzen bis 2028 vorgesehen?	5
7.2	Welcher Betrag davon ist bereits für die Takterweiterung abgerufen worden (bitte mit den Angaben der jeweiligen Verwendung)?	5
7.3	Wurden die 35 Mio. Euro des angekündigten Zuschusses vom Oktober 2018 für diesen Zweck vollumfänglich an die Kommunen bzw. Landkreise ausgezahlt (bitte Datum und Betrag pro Kommune bzw. Landkreis angeben)?	5
8.1	Mit welchen Maßnahmen will die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Tochtergesellschaft des Freistaates und die Staatsregierung der Preisentwicklung im Nahverkehr und dem Bus- und Bahnverkehr in den Verkehrsverbünden entgegenwirken?	6
8.2	Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den motorisierten Individualverkehr langfristig zu verringern?	6
8.3	Durch welche Maßnahmen will die Staatsregierung erreichen, dass die Münchener S-Bahnen bei einer Gleis-Mischnutzung (bspw. durch Güterverkehr) höher priorisiert werden, damit weniger S-Bahn-Verbindungen ausfallen?	6

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr-
vom 04.11.2021

1.1 Mit welcher Begründung wird der 20-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien nur ab Betriebsbeginn bis zum Ende der morgendlichen Hauptverkehrszeit umgesetzt, nicht aber den ganzen Tag?

Die genannten Taktverdichtungen bis zum Ende der morgendlichen Hauptverkehrszeit stellen nur einen ersten Realisierungsschritt dar, der mit dem vorhandenen Fahrzeugpark umgesetzt werden konnte. Angebotsausweitungen sind stets mit einer höheren Laufleistung des Fahrzeugbestands verbunden. Eine Ausdehnung des 20-Minuten-Takts über das Ende der morgendlichen Hauptverkehrszeit hinaus war nicht möglich, da die zur Verfügung stehenden Triebzüge dann keine ausreichenden Werkstattaufenthalte mehr hätten. Dies ändert sich mit der Beschaffung von 15 zusätzlichen Fahrzeugen aus dem Bestand der S-Bahn Hannover. Diese sollen S-Bahn-Leistungen außerhalb der Stammstrecke (z. B. S20-, S4-Verstärkerfahrten) abdecken und dadurch stammstreckentaugliche Züge für netzweite Angebotsverbesserungen nutzbar machen.

1.2 Ab wann soll der 20-Minuten-Takt den ganzen Tag über umgesetzt werden (bitte mit Angaben zu Werktagen und Wochenende)?

Zur genauen Terminplanung kann wegen noch laufender Abstimmungsprozesse noch keine Aussage getroffen werden.

1.3 An welchen Streckenabschnitten ist ein 20-Minuten-Takt aus infrastrukturellen oder betrieblichen Gründen nicht machbar (bitte unter Angabe der jeweiligen infrastrukturellen und betrieblichen Hinderungsgründe)?

- S2: Zwischen Dachau und Altomünster soll ein ganztägiger 30-Minuten-Takt eingeführt werden. Dort ist die Infrastruktur auf dieses Taktsystem ausgelegt.
- S4: Zwischen Grafrath und Geltendorf können einige Züge der S-Bahn aufgrund zeitgleich verkehrender Regionalzüge in Richtung Buchloe nicht angeboten werden.
- S6: Zwischen Grafing Bahnhof und Ebersberg ist der Ausbauzustand für einen Zugverkehr im 20-Minuten-Takt ausgelegt. Da stündlich ein Zug Wasserburg – Grafing Bahnhof (– München) eine Fahrplantrasse belegt, kann die S6 bis zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Ebersberg – Wasserburg hier nur im 20-/40-Minuten-Takt zwischen Grafing Bahnhof und Ebersberg verkehren. Mit Hinzunahme des Regionalverkehrs besteht jedoch hier bereits heute ein ganztägiger 20-Minuten-Takt.
- S7: Zwischen Aying und Kreuzstraße ist aufgrund infrastruktureller Zwänge nur ein 20-/40-Minuten-Takt möglich, um eine ausreichende Betriebsqualität gewährleisten zu können.

2.1 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die infrastrukturellen und betrieblichen Gründe zur Verhinderung des 20-Minuten-Taktes zu beseitigen?

2.2 Bis wann wird das realisiert?

2.3 Mit welchen Kosten wird das realisiert?

Bezüglich des Streckenabschnitts Grafing Bahnhof – Ebersberg ist geplant, mit Inbetriebnahme der Streckenelektrifizierung zwischen Ebersberg und Wasserburg den heutigen Regionalzugverkehr in ein S-Bahn-Angebot umzuwandeln. Hierdurch kann spätestens ab Dezember 2026 ein 20-Minuten-Takt zwischen Grafing Bahnhof und Ebersberg im S-Bahn-Verkehr realisiert werden. Die Kosten für die Streckenelektrifizierung betragen voraussichtlich rund 32 Mio. Euro.

Für die übrigen genannten Streckenäste sind derzeit keine Maßnahmen konkret geplant. Auf der S2 Dachau – Altomünster stellt ein ganztägiger 30-Minuten-Takt bereits eine erhebliche Angebotsausweitung dar, welche für die dort vorhandene Nachfrage als ausreichend erachtet wird. Zwischen Geltendorf und München wird das Angebot durch zahlreiche Regionalzugfahrten ergänzt. Die Staatsregierung erachtet einen 20-/40-Minuten-Takt zwischen Aying und Kreuzstraße aufgrund der bestehenden Nachfrage als ausreichend.

3.1 Welche S-Bahn-Strecken werden ab Dezember 2022 keinen 20-Minuten-Takt anbieten können?

Siehe Antwort auf Frage 1.3.

3.2 Mit welcher Begründung?

Siehe Antwort auf Frage 1.3.

4.1 Wieso werden die S-Bahn-Strecken S3 bis Holzkirchen und S7 bis Aying primär mit einem 20-Minuten-Takt versorgt?

Die genannten Außenäste der S3 und S7 werden gegenüber anderen Linienästen nicht bevorzugt bzw. primär versorgt.

4.2 Für welche S-Bahn-Strecken steht der 20-Minuten-Takt unter einem Finanzierungsvorbehalt?

Die Einführung des 20-Minuten-Takts steht für alle Streckenabschnitte wegen noch ausstehender Gremienbeschlüsse unter einem Vorbehalt.

4.3 Wie hat sich die Pünktlichkeit der S-Bahnen seit 2016 entwickelt (bitte mit Angaben je S-Bahn)?

Wir gehen davon aus, dass mit „je S-Bahn“ gemeint ist „je S-Bahn-Linie“. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Pünktlichkeitsquoten je Linie im Zeitraum von 01.01.2016 bis einschließlich 31.08.2021 (als unpünktlich gilt ein Zug, der mit einer Verspätung von mehr als 05:59 Minuten an einer Pünktlichkeitsmessstelle eintrifft):

Linie	2016	2017	2018	2019	2020	2021
S1	94,1 %	94,1 %	91,6 %	91,8 %	94,4 %	92,6 %
S2 West	96,4 %	95,9 %	93,2 %	93,6 %	95,1 %	94,1 %
S2 Ost	96,0 %	95,2 %	92,6 %	92,2 %	94,1 %	91,7 %
S3 West	97,0 %	96,4 %	94,9 %	94,1 %	96,5 %	95,9 %
S3 Ost	97,3 %	96,8 %	96,1 %	95,7 %	96,7 %	95,5 %
S4 West	96,3 %	95,6 %	93,9 %	93,0 %	95,2 %	94,5 %
S6 West	95,1 %	94,7 %	92,4 %	91,9 %	93,2 %	92,5 %
S6 Ost	95,9 %	95,4 %	92,7 %	92,0 %	93,2 %	90,9 %
S7 West	95,0 %	92,8 %	91,7 %	90,7 %	94,4 %	93,1 %
S7 Ost	95,9 %	95,0 %	94,7 %	93,4 %	96,0 %	93,7 %
S8 West	96,0 %	95,6 %	93,5 %	94,1 %	95,5 %	95,1 %
S8 Ost	96,5 %	95,9 %	94,1 %	94,9 %	96,0 %	95,0 %
Stammstrecke	95,8 %	95,7 %	94,0 %	93,7 %	94,9 %	92,9 %

Die Quote der S6 Ost enthält auch die Züge der S4, die während der Hauptverkehrszeiten über Trudering hinaus weiter nach Zorneding, Grafing Bahnhof und Ebersberg fahren.

5.1 In welche konkreten Maßnahmen wurde der Zuschuss in Höhe von 15 Mio. Euro investiert, der im Oktober 2018 von der Staatsregierung zur Verbesserung

der Taktfrequenzen auf den S-Bahn-Außenästen zur Verfügung gestellt wurde?

- Zeitnah wurden folgende Angebotsverbesserungen umgesetzt:
- Verlängerung der S1 zum Leuchtenberggring
- Umwandlung mehrerer Leerfahrten in Fahrgastfahrten: Hervorzuheben ist dabei die S7 (Kreuzstraße), bei der durch diese Maßnahme die Mangfalltalbahn nachmittags mehrere zusätzliche Anschlüsse nach München erhielt
- Zusätzliche Frühfahrten auf der S7 (Ast Wolfratshausen) und der S8 (Ast Herrsching): Harmonisierung des Betriebsbeginns
- 20-Minuten-Takt bis zum Ende des Frühberufsverkehrs

5.2 Wurde durch diese Maßnahmen die angestrebte Verbesserung der Taktfrequenzen erreicht (bitte Darstellung der Maßnahmen und Verbesserungen nach S-Bahn-Linie)

Siehe Antwort auf Fragen 1.2 und 1.3.

5.3 Falls nicht, was sind die Gründe hierfür?

Siehe Antwort auf Frage 1.3.

6.1 Inwiefern hat die Deutsche Bahn (im Rahmen einer Aufgabenstellung) die Machbarkeit des 20-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Außenästen bestätigt?

Die Infrastruktur ist, von den unter Frage 1.3 genannten Ausnahmen abgesehen, grundsätzlich ausreichend für einen 20-Minuten-Takt.

6.2 Falls nicht für alle Außenäste, welche S-Bahn-Außenäste wurden als machbar bestätigt?

Alle außer die unter Frage 1.3 genannten Ausnahmefälle.

6.3 Mit welcher Begründung wurde die Einführung des Taktes auf diesen Strecken nicht umgesetzt?

Siehe Antwort auf Frage 1.3.

7.1 Welche sonstigen Mittel sind für die Erweiterung der Taktfrequenzen bis 2028 vorgesehen?

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat ab dem Jahr 2023 jährlich Mittel im verfügbaren Regionalisierungsmittelbudget für 20-Minuten-Takte auf den Außenästen der S-Bahn München eingeplant.

7.2 Welcher Betrag davon ist bereits für die Takterweiterung abgerufen worden (bitte mit den Angaben der jeweiligen Verwendung)?

Die dargestellten Maßnahmen werden ab dem Jahr 2023 wirksam.

7.3 Wurden die 35 Mio. Euro des angekündigten Zuschusses vom Oktober 2018 für diesen Zweck vollumfänglich an die Kommunen bzw. Landkreise ausbezahlt (bitte Datum und Betrag pro Kommune bzw. Landkreis angeben)?

Die Beantwortung dieser Frage kann ohne weitere Konkretisierung der Fragestellung nicht erfolgen, da nicht nachvollzogen werden kann, um welchen angekündigten Zuschuss es sich hier handelt.

8.1 Mit welchen Maßnahmen will die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Tochtergesellschaft des Freistaates und die Staatsregierung der Preisentwicklung im Nahverkehr und dem Bus- und Bahnverkehr in den Verkehrsverbänden entgegenwirken?

Die Tarifhoheit, d. h. die rechtliche Möglichkeit, Fahrausweise anzubieten und die Preise dafür festzulegen, liegt grundsätzlich in der Hand der Verkehrsverbände und der dort zuständigen Gremien. Dabei müssen zusammen mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen unter dem Gebot der Wirtschaftlichkeit Preise in einer Höhe festgesetzt werden, die einerseits zur Kostendeckung beitragen und andererseits für die Kunden attraktiv und bezahlbar sind. Insbesondere die Rückgewinnung der Fahrgäste nach dem Einbruch der Fahrgastzahlen und eine mögliche Änderung des Mobilitätsverhaltens etwa durch Homeoffice stellen dabei große Herausforderungen auch für die Gestaltung neuer Angebote und ihrer Preise dar.

8.2 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den motorisierten Individualverkehr langfristig zu verringern?

Der Freistaat baut den Stundentakt flächendeckend so weit wie möglich aus. Er verbessert laufend das Angebot durch bedarfsgerechte Taktverdichtungen, Kapazitätserweiterungen und pünktlichkeitsverbessernde Maßnahmen.

Die Verbesserung der Fahrgastinformation oder die Ausrüstung der Züge mit WLAN, die Umsetzung tariflicher Maßnahmen wie das 365-Euro-Ticket sind – ebenso wie die Elektrifizierung von Strecken und die Schaffung barrierefreier Infrastruktur – Teile der Strategie zur Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

8.3 Durch welche Maßnahmen will die Staatsregierung erreichen, dass die Münchener S-Bahnen bei einer Gleis-Mischnutzung (bspw. durch Güterverkehr) höher priorisiert werden, damit weniger S-Bahn-Verbindungen ausfallen?

Zugausfälle und die Priorisierung von Verkehrsarten auf Mischbetriebsstrecken stehen in keinem Zusammenhang. Die Priorisierung bei Fahrplanabweichungen erfolgt durch die Fahrdienstleiter dispositiv mit dem Ziel möglichst geringer Auswirkungen auf das Gesamtsystem.