



Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft
Herzog-Wilhelm-Straße 15, 80331 München

Josef Schmid
2. Bürgermeister
Leiter des Referats für
Arbeit und Wirtschaft

- I. Frau StRin Ursula Sabathil
Herrn StR Johann Altmann
Herrn StR Dr. Josef Assal
Herrn StR Richard Progl
Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte-FREIE
WÄHLER-BAYERNPARTEI, Rathaus

Rathaus

Datum
30.09.2015

Chaos auf der Stammstrecke – Schlechtes Krisenmanagement bei der S-Bahn?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

von Herr StR Dr. Josef Assal, Herr StR Richard Progl, Herr StR Johann Altmann, Frau StRin Ursula Sabathil vom 27.07.2015 , eingegangen am 28.07.2015

Sehr geehrte Frau Stadträtin Sabathil, sehr geehrte Herren Stadträte,

in Ihrer Anfrage vom 27.07 2015 führten Sie als Begründung aus:

„Störungen im S-Bahnverkehr sind in München mittlerweile an der Tagesordnung und die Fahrgäste krisenerprobt. In letzter Zeit drängt sich jedoch der Eindruck auf, dass sich Störungen und Ausfälle gerade zu Wochenbeginn häufen, wenn besonders viele Pendler unterwegs sind und das Krisenmanagement des S-Bahn-Betreibers Deutsche Bahn noch schlechter als gewohnt ausfällt. Sollen etwa die Nerven der Bahnkunden absichtlich strapaziert werden, um auf diesem Weg die 2. Stammstrecke zu forcieren? Mit einfachen Maßnahmen und umsichtigem Handeln könnten für die Fahrgäste große Verbesserungen erzielt werden.“

Vorab bedanke ich mich für die entsprechend der Zwischennachricht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 20.08.2015 gewährte Terminverlängerung.

Anhand einer Stellungnahme der DB Regio AG können die in Ihrer Anfrage gestellten Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1:

Wie kann sich die LHM dafür einsetzen, dass die Bahn bei Störungen kundenfreundlicher agiert?

Antwort der DB Regio AG:

Die DB Regio AG hat die o.g. Anfrage zum Anlass für eine Überprüfung genommen, ob der Hinweis auf vermehrte Störungen an bestimmten Wochentagen (insbesondere Wochenbeginn) zutreffend ist. Die Auswertung der DB konnte dies nicht bestätigen. Demnach wirken sich allerdings aufgrund der höheren Verkehrs- und Zugdichte Störungen unter der Woche, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, deutlicher aus als in den eher verkehrsschwachen Zeiten am Wochenende. Diese Konsequenz sei laut der DB Regio AG folgerichtig, da die Anzahl von Störungen mit dem Bahnverkehrsaufkommen korreliere.

Die DB ist bemüht, die Auswirkungen von Störungen und Infrastruktureinschränkungen auf ihre Kunden so gering wie möglich zu halten. Dazu verfüge die DB über ein seit vielen Jahren entwickeltes Störungsmanagement in ihrer Betriebssteuerung, die kontinuierlich und auf Basis neuester eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Erkenntnisse und unter Anwendung neuester Verfahren weiterentwickelt werde. Allerdings sei bei Sperrungen bzw. Einschränkungen in der Durchlassfähigkeit vor allem im Bereich der hochfrequentierten Stammstrecke der DB eine Eindämmung der Störungsauswirkungen nur in diesen Grenzen möglich. Eine Störung in diesem Bereich führe in jedem Fall zu einer Verminderung der Betriebsqualität und zu Beeinträchtigungen für die Kunden der DB auf allen Linien (Folgewirkungen).

Um bei Störungen im Bereich der Stammstrecke mit hohem Wirkpotential zeitnah und umfassend gegensteuern und kommunizieren zu können, sind laut Auskunft der DB Regio AG verschiedene vorgefertigte Entlastungsmaßnahmen in einem Regelwerk der DB zusammengefasst. Damit werde einerseits der Entscheidungsprozess im Störungsmanagement beschleunigt, vor allem aber stelle die DB so die zügige Kommunikation der Maßnahmen an die Mitarbeiter - und damit an die Kunden - sicher.

Frage 2:

Warum fährt beispielsweise die S 7 im Störfall nur bis Mittersending, wo kein Anschluss zur U-Bahn besteht (so geschehen am 27.07.2015 morgens beim Brand eines IC Nähe Hirschgarten)? Könnte die S-Bahn stattdessen bis Harras oder Heimeranplatz fahren, um den Fahrgästen Umsteigemöglichkeiten zu bieten?

Antwort der DB Regio AG:

In keinem der in o.g. Regelwerk hinterlegten Störfallszenarien ist laut Auskunft der DB Regio AG eine Wende in Mittersending vorgesehen. Diese erfolge, wenn infrastrukturtechnisch möglich, immer am Heimeranplatz West. Wenn ausnahmsweise eine vorzeitige Wende in Mittersending erfolgen müsse, lägen die Gründe in der Regel in vorhandenen Infrastruktureinschränkungen (z.B. in Größenordnungen nach Sturmtief „Niklas“).

Zu dem in Ihrem Antrag angesprochenen Vorfall am 27.07.2015 teilte die DB Regio AG auf Nachfrage telefonisch mit, dass der Sperrbereich infolge eines Brandes in einem Zug von der Einsatzleitung ohne vorherige Ankündigung ausgedehnt werden musste. Beim Brechen von Linien werde generell immer versucht Verknüpfungspunkte anzufahren, soweit dies möglich sei.

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an das Direktorium-HA II/V 1 zum Az. D-HA II/V1 8511-1-0058

an RS/BW

an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I-31-2

An die DB Regio AG

Orleansplatz 9a

81667 München

jeweils z.K.

III. Wv. FB V

Netzlaufwerke/allgemein/FB_V/swm/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/3 Anfragen/Buergerliche Mitte/361_Chaos auf
der Stammstrecke_Antwortschreiben.odt

Josef Schmid