



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

I. Frau StRin Sonja Haider
ÖDP
Rathaus

Datum
27.07.2016

S-Bahn: 10 Minuten-Takt der Linie S 2
Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
von Frau StRin Sonja Haider
vom 12.05.2016 , eingegangen am 12.05.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Anfrage vom 12.05.2016 führten Sie als Begründung aus:

„Die S2 Petershausen-Erding fährt in den Hauptverkehrszeiten einen 10-Minuten-Takt. Allerdings fallen die „Zwischen-S-Bahnen“ immer wieder ersatzlos aus. Manchmal häufen sich die Ausfälle so, dass Verkehrsteilnehmer nur noch die regulären Zeiten in Anspruch nehmen. Drangvolle Enge in den Bahnen ist die Folge. Nun werden entlang der Strecke neue Wohngebiete gebaut, in Karlsfeld die Hirmerei und Gerberei, in Allach das Diamantgelände und in Pasing das Gebiet an der Paul-Gerhard-Allee. Eine enorme Zunahme von Fahrgästen wird erwartet.“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat zur Beantwortung Ihrer Fragen die Bayerische Eisenbahngesellschaft als zuständigen Aufgabenträger für den S-Bahn Verkehr und die DB Regio AG als Betreiberin um Stellungnahme gebeten. Ihre Fragen werden von diesen wie folgt beantwortet:

Frage a)

Wieviele S-Bahnzüge der S2 fielen 2015 aus.

Antwort der DB Regio AG:

„Die S2 zeigte im Vergleich mit den anderen Linien im Jahr 2015 keine signifikanten Auffälligkeiten im Bereich der Zugausfälle. Jedoch wurde das Betriebsgeschehen 2015 durch

Herzog-Wilhelm-Str. 15
80331 München
Telefon: 089 233-21151
Telefax: 089 233-21136

verschiedene Großereignisse negativ belastet.

Im Bereich der Linie S2 haben wir in den vergangenen Jahren entscheidende Verbesserungen bei der Pünktlichkeit erzielen können. Trotzdem ist die S2 durch eingleisige Abschnitte und durch Mischverkehrsstrecken geprägt und wird ebenso wie die anderen Linien durch Störungen auf der Stammstrecke massiv beeinträchtigt.“

Frage b)

Welche Gründe führten zu den Ausfällen?

Antwort der DB Regio AG:

„Im Jahr 2015 haben neben dem normalen Betriebsgeschehen vor allem Ereignisse wie Streiks oder Sturmschäden das Bild der S-Bahn München geprägt. Weiterhin belasteten auch von Dritten verursachte Störungen regelmäßig in erheblichem Umfang das S-Bahn-System. 2015 verzeichnete die S-Bahn München, auch häufig auf der Stammstrecke, allein 287 Fälle von Personen im Gleis und 239 Notarzteinsätze.

Die S-Bahn München hat ihre Belastungsgrenze erreicht. Der hohe Anteil eingleisiger Streckenabschnitte und hoch ausgelasteter Strecken im Mischbetrieb (Fern-, Nah- und Güterverkehr) im S-Bahn-System sowie die Bündelung der S-Bahn-Linien in einer Stammstrecke mit der extrem hohen Taktdichte von 2 Minuten in den werktäglichen Hauptverkehrszeiten (30 Züge je Richtung/je Stunde) schränken die Kapazität und die Flexibilität des Systems zusätzlich ein. Um die Kapazitätseinschränkungen der Infrastruktur im Fall von Störungen auszugleichen und das System zu stabilisieren, ist es daher teilweise notwendig, einzelne Züge aus dem System zu nehmen und damit Kapazitäten zu schaffen.“

Frage c)

In welcher Höhe zahlte die DB Strafzahlungen an die BEG?

Antwort der BEG:

„Im Jahr 2015 hat die BEG nach vorläufigen Berechnungen rund 12 Mio € an Pünktlichkeitspönalen bei DB Regio einbehalten. Einen Großteil der einbehaltenen Pünktlichkeitspönale reinvestiert die BEG in pünktlichkeits- oder qualitätsverbessernde Maßnahmen bei den bayerischen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Darüber hinaus beteiligt sich die BEG mit Pönalegeldern auch an Projekten zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur, welche direkt oder indirekt zu einer Erhöhung der Pünktlichkeit führen. Somit kommen die erhobenen Strafzahlungen in Form von Qualitätsprojekten direkt den Fahrgästen zugute.“

Frage d)

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Ausfall künftig zu verhindern und wieder einen verlässlichen 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten zu garantieren?

Antwort der DB Regio AG:

„Die S-Bahn München führt unter anderem in Zusammenhang mit den Infrastrukturunternehmen DB Netz und DB Station & Service seit vielen Jahren kontinuierlich Verbesserungsprojekte durch, um jedes noch vorhandene Restpotential zur Steigerung der Kapazität und Stabilisierung des S-Bahn-Systems zu identifizieren. Die Bandbreite reicht dabei von der Minimierung der Fahrgastwechselzeiten an den Stationen bis hin zur Verringerung der

Dauer von Großstörungen, wie beispielsweise Personen im Gleis. Damit gelang es in den vergangenen Jahren, die Pünktlichkeit um bis zu zwei Prozent zu steigern und damit die Stabilität des S-Bahn-Systems zu verbessern. Diesen Weg wird die S-Bahn München auch in Zukunft fortsetzen. Zum Beispiel wird der Lokführer ab Ende 2016 nach einer technischen Nachrüstung der S-Bahn-Flotte beim Halt alle Türen gleichzeitig öffnen können. Dadurch können der Fahrgastwechsel beschleunigt und entscheidende Sekunden gewonnen werden.“

Frage e)

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die künftig zunehmenden Fahrgastzahlen bewältigen zu können?

Antwort der DB Regio AG:

„Vorstehende Fakten belegen eindrücklich die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer umfassenden Infrastrukturerweiterung im S-Bahn-System, um den vorhandenen Kapazitätseinschränkungen der Infrastruktur zu begegnen. Daneben erfordert das stetige Fahrgastwachstum die konsequente Stabilisierung des S-Bahn-Systems. Als Betreiber der S-Bahn München arbeiten wir stetig an einer Optimierung der Prozesse und Abläufe, um wie beschrieben, entscheidende Sekunden zu gewinnen. Zudem setzt das Eisenbahnverkehrsunternehmen S-Bahn München weiterhin Fahrplan- und Kapazitätsverbesserungen innerhalb der vorhandenen Infrastruktureinschränkungen um. Dennoch ist dies nur im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur möglich, bereits heute können beispielsweise aus Kapazitätsgründen während der Hauptverkehrszeit keine zusätzlichen Züge mehr durch die Stammstrecke geführt werden.“

Antwort der BEG:

„Auf der S2 nach Dachau besteht bereits jetzt in der Hauptverkehrszeit ein 10-Minuten-Takt. Grundsätzliche Überlegungen der BEG zur Bewältigung der steigenden Fahrgastzahlen beziehen sich auf die Verstärkung weiterer Fahrten von Voll- auf Langzüge. Dies hängt ab vom konkreten Bedarf, der Fahrzeugsituation und den infrastrukturellen Gegebenheiten (Möglichkeiten für Stärkungen, Länge Wendegleise, Bahnsteiglängen etc.).“

Ich hoffe, dass Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantwortet werden konnten.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an das Direktorium-HA II/V 1
an RS/BW

Per Hauspost
an die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

jeweils z.K.

III. Wv. FB V

Netzlaufwerke/allgemein/FB_V/swm/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/3 Anfragen/ÖDP/579_Antwort2.odt

Josef Schmid