



**Clemens Baumgärtner**  
Referent für Arbeit und  
Wirtschaft

I. An den Vorsitzenden  
des Bezirksausschusses 15  
Trudering-Riem  
Herrn Stefan Ziegler  
Friedenstraße 40

81660 München

Datum  
03.09.2020

**S-Bahn-Vision Zero: keine Signalstörungen, keine Stellwerksstörungen**

Antrag Nr. 20-26 / B 00361 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirks vom 16.07.2020

Sehr geehrter Herr Ziegler,

der Bezirksausschuss forderte am 16.07.2020 Informationen ein, mit welchem Konzept infrastrukturbedingte Störungen bei der S-Bahn am Beispiel der Äste nach Erding und Ebersberg durch technische und organisatorische Maßnahmen künftig minimiert werden sollen.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der mein Referat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Wir haben wie im Antrag gefordert jeweils die DB Regio AG, die DB Netz AG, die BEG wie auch die MVV GmbH um Stellungnahmen gebeten.

Die Beseitigung von infrastrukturbedingten Störungen ist allerdings Aufgabe der DB, im Benehmen mit dem Besteller BEG und der S-Bahn München. Entsprechend konnte der MVV hier keine Stellungnahme abgeben.

Zudem hat der oben genannte BA-Antrag ausschließlich die Leit- und Sicherungstechnik der DB AG, dazu zählen u.a. Signale, Stellwerke und Bahnübergänge, zum Inhalt. Zu den Aufgaben des Freistaats und damit auch der BEG gehören nicht der Betrieb der Infrastruktur und deren Instandhaltung. Diese Aufgaben liegen bei der DB Netz und DB Station & Service. Die Überwachung der festgelegten DB-Richtlinien zum Betrieb des Netzes erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist laut Art. 87e GG der Bund zuständig. Wir haben deshalb die zuständige DB Netz AG, Produktionsdurchführung München, um Beantwortung gebeten.

Herzog-Wilhelm-Str. 15  
80331 München  
Telefon: 089 233-22669  
Telefax: 089 233-21136

Aus Sicht der S-Bahn München sei es selbstverständlich wünschenswert und oberste Priorität, dass die Leit- und Sicherungstechnik einwandfrei funktioniert. Nur dadurch können diese den Fahrplan für deren Kunden/Fahrgäste pünktlich anbieten.

Die DB Regio AG habe jedoch keinerlei direkte Einflussnahme auf Wartung, Instandhaltung oder die Störungsbeseitigung.

Die DB Netz AG teilte daher Folgendes mit:

„Die besondere Bedeutung der S-Bahn für den Großraum München ist uns als DB Netz AG sehr bewusst und wir versichern, dass die DB Netz AG mit einem erheblichen Mitteleinsatz die Qualität der Netzinfrastruktur absichert.

Tatsächlich gab es in der KW 26 und 27 eine ungewöhnliche Häufung von Störungen an verschiedenen Stellen der Linie S2 und S4 sowie S6.

Im Bereich Zorneding / Haar kam es zu vielen Einzelstörungen (defekte Empfängergruppe, defekte Überwachergruppe, Rotausleuchtung an einer Weiche), bei den aufgetretenen Störungen konnte keine Systematik hergeleitet werden.

Im Bereich Ostbahnhof kam es zu einer Einzelstörung an einer Weiche. Die Störung, insbesondere im Bereich München Ost, haben große Auswirkungen auf die Stammstrecke und auf das gesamte S-Bahn Netz.

Zur Verbesserung der Infrastrukturqualität des S-Bahn Netzes München investiert die DB Netz AG in diesem Jahr zusätzlich 4 Mio. € Instandhaltungsmittel.

Der Fokus liegt auf der Minimierung infrastrukturbedingter Störungen im Bereich des S-Bahn Netzes. Im Einzelnen umfasst dies:

- Präventive Kabelerneuerung
- Schleifen und Stopfen von Gleisen
- Erneuerung von Kameratechnik an Bahnübergängen
- Tausch von Achszählern.

Des Weiteren investiert die DB Netz AG im Jahr 2020 24,6 Mio. € an Investitionsmittel in die Erneuerung des Netzes der S-Bahn München.

Wir können versichern, dass die DB Netz AG auch in Zukunft mit Hochdruck daran arbeiten wird, eine maximale Verfügbarkeit des S-Bahn Netzes sicherzustellen.“

Die BEG führte dazu ergänzend aus:

„Auch für die BEG sind die beschriebenen Einschränkungen im Betrieb der S-Bahn München, deren Ursachen auf Störungen der Eisenbahninfrastruktur zurückgehen, äußerst unbefriedigend. Die BEG hat deshalb bereits mehrmals das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz aufgefordert, Maßnahmen zur Stabilisierung der Infrastruktur umzusetzen.

Wir weisen in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass die BEG als Bestellerin der Verkehrsleistungen in keinem Vertragsverhältnis mit der DB Netz steht und somit zwar eine bessere Infrastruktur anmahnen kann, aber keine Möglichkeiten hat, Ansprüche gegenüber der DB Netz wegen Schlechtleistung in Bezug auf die Bereitstellung der Infrastruktur einzuklagen oder zwangsweise durchzusetzen (z.B. Sanktionen, Schadenersatzansprüche, Vertragsstrafen). Die BEG erwartet daher, dass die Verkehrsunternehmen, die in einem Vertragsverhältnis mit der DB Netz stehen – in diesem Fall die S-Bahn München – entsprechenden Druck auf die Infrastrukturbetreiber ausüben und ebenfalls eine Stabilisierung der Infrastruktur einfordern.

Die Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im Netz der DB Netz erbringen, stehen zwar in vertraglichen Beziehungen zur DB Netz, verfügen aber nur über begrenzt wirksame Instrumente, um auf die DB Netz Druck im Hinblick auf die Zurverfügungstellung einer mangelfreien Infrastruktur ausüben zu können. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können nämlich die Verkehrsbeziehungen zur DB Netz nicht frei verhandeln, sondern sind an Infrastrukturnutzungsbedingungen und Entgeltregelungen gebunden, die von der DB Netz vorgegeben werden und der Genehmigung durch die Bundesnetzagentur bedürfen. Die DB Netz und DB Station & Service sind zwar nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) verpflichtet, ihre Entgeltregelungen so zu gestalten, dass sie dem Betreiber der Schienenwege oder dem Betreiber eines Personenbahnhofs Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen. Dieses bisher in den Entgeltregelungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns angelegte Anreizsystem setzt jedoch preislich so geringe Anreize, dass die monetären Effekte nicht geeignet sind, auf die DB Netz oder die DB Station & Service einen solchen wirtschaftlichen Druck auszubauen, dass diese von sich aus eine Infrastrukturpolitik betreiben, die Mängel nachhaltig beseitigen hilft.

Infolgedessen wird das bisherige Anreizsystem, zu dem die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gesetzlich verpflichtet sind, nach einhelliger Meinung als weitestgehend wirkungslos angesehen.

Trotz dieser ungünstigen Rahmenbedingungen steht die BEG in einem engen Dialog sowohl mit der DB Netz als auch mit der S-Bahn München, mit dem Ziel, Probleme zu lösen und die betriebliche Stabilität des komplexen Gesamtsystems zu verbessern.

Bezogen auf die von den Petenten genannten Streckenäste der S2 Ost und S4/S6 Ost haben wir in der letzten Zeit im Vergleich zu anderen S-Bahn-Außenästen keine Kenntnis über eine nennenswerte Häufung von Infrastrukturstörungen. Diese sind im hochkomplexen Eisenbahnbetrieb leider nicht gänzlich zu vermeiden und können verschiedenste Ursachen haben. Die S4/S6 fährt auf eigenen Gleisen und damit im Regelfall unabhängig vom weiteren Eisenbahnverkehr (Fern-, Regional- und Güterverkehrszüge). Diese Rahmenbedingung, die für einen verspätungsarmen Betrieb sehr förderlich ist, ist auf anderen S-Bahn-Ästen noch nicht gewährleistet (z.B. S1 Nord (Freising/Flughafen), S2 Ost (Erding, Mischbetrieb westlich von Markt Schwaben), S4 West (Geltendorf), S7 West (Wolfratshausen, Mischbetrieb zwischen Donnersbergerbrücke und Solln)).

Wir gehen davon aus, dass insbesondere der Ersatz des Stellwerks München Ost durch ein modernes Elektronisches Stellwerk (ESTW) und die damit zusammenhängenden Maßnahmen sich positiv auf die Betriebsqualität des S-Bahn-Netzes auswirken werden. Die erste Baustufe, die den Bereich der S-Bahn umfasst, plant die DB Netz, Ende 2023 in Betrieb zu nehmen. Bis dahin hat die DB Netz zugesichert, z.B. durch Erhöhung des Ersatzteilbestandes oder den präventiven Austausch kritischer Bauteile dafür zu sorgen, dass Probleme bei der Leit- und Sicherungstechnik möglichst weitgehend minimiert werden. Durch den bereits umgesetzten Anschluss aller betriebswichtigen Weichen an ein digitales Weichendiagnosesystem konnte etwa die Anzahl an Weichenstörungen im S-Bahn-Netz bereits signifikant gesenkt werden. Die exemplarisch genannten Infrastrukturmaßnahmen kommen auch der Betriebsqualität auf den Ästen Richtung Erding und Grafing/Ebersberg zugute.

Zusammenfassend möchten wir betonen, dass wir uns im Austausch mit allen beteiligten Akteuren stetig dafür einsetzen, dass den Fahrgästen ein zuverlässiger und stabiler Betrieb der S-Bahnen und Nahverkehrszüge in Bayern zur Verfügung steht. Gerne werden wir das Anliegen im Rahmen unseres stetigen Austauschs mit den Infrastrukturgesellschaften der DB AG ansprechen.“

Ich hoffe, dass wir Ihr Anliegen gemäß der obigen Ausführungen der DB Netz AG und der BEG vollumfänglich beantworten konnten und möchte mich für Ihr Engagement im Interesse der Bürgerinnen und Bürger bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

**II. Abdruck von I.**

an RS/BW  
an das Direktorium-HA II/BA-G Ost  
an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA I/31

jeweils z.K.

**III. Wv. FB 5**

Netzlaufwerke\FB5\SWM\3 Gremien\1 Stadt\1 Stadtrat\4 BA Antraege\Ba15\00361\_Antw.odt

Clemens Baumgärtner