



An den Vorsitzenden
des Bezirksausschusses 22
Aubing-Lochhausen-Langwied
Herrn Sebastian Kriesel
Landsberger Str. 486

81241 München

MOR-GB1.12

Strategie -
Stadtweite Gesamtkonzeption

Öffentliche, geteilte und
vernetzte Mobilität

Datum
08.07.2021

Zusätzliche Zuggarnituren zur Entlastung der S-Bahn

Antrag Nr. 20-26 / B 02396 des Bezirksausschusses des 22 Stadtbezirks vom 19.05.2021

Sehr geehrter Herr Kriesel,

der Bezirksausschuss beantragte am 19.05.2021, dass bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) ein Beschaffungsprogramm für weitere Triebzüge eingefordert werde und gleichzeitig der Einsatz der ab 2022 zur Beschaffung vorgesehenen zusätzlichen 15 Triebzüge auf den S-Bahnlinien im Münchner Westen sichergestellt werde.

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

Hierzu haben wir die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) um Stellungnahme gebeten, die uns Folgendes mitteilte:

„Bzgl. eines Beschaffungsprogramms für neue Triebzüge ist vorab festzuhalten, dass das Münchner S-Bahn-Netz hohe Anforderungen an die dort eingesetzten Triebzüge stellt. Damit der Raum in den Fahrzeugen optimal genutzt werden kann und ein barrierefreier Einstieg möglich ist, beträgt die Einstiegshöhe 96 cm über Schienenoberkante. Zudem müssen die Züge, wenn sie durch die Stammstrecke fahren, mit einer sogenannten Linienzugbeeinflussung ausgestattet sein.“

Beides erschwert die Beschaffung zusätzlicher Triebzüge, die es deutschlandweit so nur im Münchner S-Bahn-Netz gibt. Die nach einem Redesign neu hinzukommenden 15 Fahrzeuge der S-Bahn Hannover (ET 424) sollen ab Ende 2022 eingesetzt werden.

Auch wenn diese nicht durch die Stammstrecke fahren können, ermöglichen sie mehr Kapazitäten bei Taktzügen, da heute bei der S20 und den Verstärkerzügen der S4 stammstreckentaugliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen, obwohl sie dort nicht zwingend nötig sind.

Unabhängig davon ist der Münchner Westen durch die beiden Linien S3 und S8, die in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt verkehren und durch die Linie S4 mit Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeiten bereits jetzt vergleichsweise gut angebunden.

Kommt es zu Ausfällen von Taktverstärkern, liegt dies überwiegend an externen Einflüssen oder Infrastrukturstörungen. Denn aufgrund der infrastrukturellen Rahmenbedingungen und dem Nadelöhr Stammstrecke ist das System in der Tat störanfällig. Die Zugbildung bei der S-Bahn München und damit die Entscheidung welche Züge als Voll- bzw. Langzüge verkehren erfolgt anhand der Nachfrage. In allen Zügen des SPNV im Freistaat Bayern finden regelmäßig Fahrgastzählungen statt, so auch in den Zügen im Münchner Westen. Diese dienen sowohl dem Abgleich mit den Kapazitäten im laufenden Betrieb, als auch der Planung für zukünftige Ausschreibungen. Wenn im laufenden Betrieb Züge als regelmäßig überfüllt auffallen, wird in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen versucht, die Kapazitäten durch Umlaufanpassungen im Rahmen des bestehenden Fahrzeugparks oder den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge zu erhöhen.

So hat die BEG zusammen mit der S-Bahn München im Rahmen des 1. Münchner S-Bahn-Vertrags bereits zahlreiche weitere Verbesserungen umgesetzt. So profitieren Fahrgäste mit der ersten Betriebsstufe seit 13. Dezember 2020 montags bis freitags auch auf den Außenästen von einem durchgehenden 20-Minuten-Takt am frühen Morgen. Daneben gibt es bei über 220 Fahrten mehr Kapazitäten. Diese Verstärkungen sind über den Tag verteilt auf allen Linien vorgesehen und betreffen demnach auch die Linien S3, S4 und S8. Pro verstärktem Zug ergibt sich eine Kapazitätssteigerung um 50 bis 100 Prozent. Vor allem tagsüber sind dadurch auf allen Linien deutlich mehr Langzüge unterwegs.

Die BEG setzt darüber hinaus nun neue Anreize für die S-Bahn München, noch stärker in Zuverlässigkeit zu investieren. So werden beispielsweise von der S-Bahn München eigenverschuldete Zugausfälle sowie Abweichungen von der Regelzugbildung sanktioniert.

Zudem macht die BEG Kapazitätsvorgaben beim Schienenersatzverkehr. Werden diese nicht eingehalten, wird das Bestellerentgelt ebenfalls gekürzt.

Abschließend möchte die BEG noch auf die Modernisierung der Fahrzeuge vom Typ ET 423 hinweisen, deren wesentliches Ziel es ist, die Betriebsqualität zu erhöhen. Wegen eines breiteren Durchgangs erreichen Fahrgäste die Sitzplätze schneller und verteilen sich gleichmäßiger. Die vorhandene Kapazität wird besser ausgeschöpft als zuvor und bisher freie aber nicht zugängliche Sitzplätze können genutzt werden. Darüber hinaus gibt es zusätzliche Haltepilze in den Einstiegsbereichen und größere Griffe an den Sitzen, die den Fahrgästen mehr Möglichkeiten zum Festhalten geben und daneben für mehr Sicherheit im Zug sorgen.

Aufgrund der überwiegend positiven Resonanz auf diese Modernisierung wird sich daran auch die Erneuerung der aus dem S-Bahn-Netz Hannover kommenden Triebwagen ET424 orientieren, bevor diese im Münchner S-Bahn-Netz eingesetzt werden.“

Wir hoffen, dass Ihr Antrag zufriedenstellend beantwortet werden konnte und möchten uns für Ihr Engagement im Interesse der Bürgerinnen und Bürger bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB1.12