



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

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

81241 München

MOR-GB1.11

Strategie
Strategische Mobilitätsplanung
Öffentlicher Verkehr

Datum
15.03.2023

Verbesserung Fahrgastinformation bei Betriebsstörungen der S-Bahn II

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04860 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 14.12.2022

Sehr geehrter Herr Kriesel,

gemäß o.g. BA-Antrag wird Folgendes gefordert:

„Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) übt eine Kontrollfunktion im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in Bayern aus. Die Information der Fahrgäste bei Störungen im S-Bahn ist nach wie vor unbefriedigend – die Informationspolitik war auch Gegenstand eines Interviews in der örtlichen Presse mit dem Betriebsleiter der Münchner S-Bahn am 19.11.22. Das Mobilitätsreferat wird daher gebeten, bei der BEG Informationen zu folgenden Fragen einzuholen.“

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 daher die BEG um Stellungnahme gebeten, die uns nun Folgendes mitteilte:

1. Themenfeld: Informationsweg im Großstörungsfall innerhalb des S-Bahnbetriebes

Die Meldung des Störfalls und die Entscheidung des Schichtleiters im S-Bahnbetrieb über weitergehende Maßnahmen kann über 20 Minuten dauern. Aus welchen Gründen ist dieser Vorgang derart komplex und welche Schritte werden seitens der Deutschen Bahn unternommen, die Zeitdauer weitestgehend zu minimieren?

„Bei Entscheidungen, die erst nach über 20 Minuten Zeit zu weitergehenden Maßnahmen führen, handelt es sich laut Angaben der S-Bahn München um Einzelfälle. Vielmehr ist demnach ein Zeitraum von 10-20 Minuten die Regel. In den besagten Einzelfällen kommt es häufig zu zusätzlichen Einflussfaktoren, die nicht von vornherein absehbar sind.

Zum Beispiel bei einem Polizeieinsatz in einem Zug, dem im weiteren Verlauf behördlich die Weiterfahrt untersagt wird. Die erste Einschätzung der Leitstelle der S-Bahn München an die Betriebszentrale von DB Netz ist in diesem Fall falsch, weil sich die Weiterfahrt des Zuges auf unbestimmte Zeit verzögert. Ein weiterer häufiger Grund für eine längere Entscheidungsfindung sind technische Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik oder an einem Fahrzeug, die sich bei näherer Untersuchung als komplexer oder weitläufiger herausstellen als zunächst angenommen.

Vorsorglich werden die Beamt*innen der Bundespolizei kontinuierlich auf den S-Bahn Verkehr bzw. auf die möglichen Folgen von polizeibehördlichen Maßnahmen sensibilisiert, sowie die technischen Fachkräfte und Triebfahrzeugführer*innen regelmäßig auf außergewöhnliche Störungsbilder hingewiesen. Störungen an den Fahrzeugen werden ferner von der S-Bahn München in einem speziellen Unterricht für die Triebfahrzeugführer*innen geschult und durchgesprochen.“

2. Themenfeld: Information des Fahrgastes vor Ort

Wird das Reisendeninformationssystem IRIS+ nun zum 1. Quartal 2023 im gesamten Bereich der Münchner S-Bahn eingeführt und gibt es ggf. Gründe für eine Verzögerung?

„Die vollständige Einführung von IRIS+ wird im S-Bahn-Netz München – also an allen S-Bahn-Stationen in der Stadt und auf den Außenästen – nach aktueller Projektplanung der beteiligten DB-Unternehmen im Januar 2025 abgeschlossen werden. Ursächlich für die Verzögerung sind laut der S-Bahn München:

Umfangreiche Hardwarearbeiten an den Stationen und der IT-Infrastruktur, die für neue Technologien wie automatisierte Ansagen mittels Text-To-Speech erforderlich sind. Die Kapazität der an den Stationen verbauten Netzwerke gestattet die Einführung dieser zusätzlichen Funktionen nicht und der Regionalbereich Süd von DB Station&Service musste somit in größerem Umfang umplanen und Baufirmen beauftragen, an allen Stationen die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Diese vorbereitenden Arbeiten an den Stationen sollen im Laufe des Jahres 2024 abgeschlossen sein.

Parallel muss das IRIS+ System softwareseitig auf die Gegebenheiten in München angepasst werden. München hat nach Berlin die komplexeste Bahninfrastruktur und der Metropolverkehr mit hoher Taktfolge und kurzen Haltabständen hat in ersten Rollouts beispielsweise in Stuttgart strukturelle Schwächen aufgezeigt, sodass im Jahr 2023 und 2024 zunächst die Software-Ertüchtigung sowie intensive Tests in virtuellen Umgebungen und an ersten Stationen erforderlich sind, die in der ursprünglichen Planung auf Basis der Gegebenheiten in Berlin nicht offensichtlich waren.

Zusammenfassend soll nach aktuellem Planungsstand der DB im Jahr 2024 der Großteil der Stationen umgestellt und Anfang des Jahres 2025 das Projekt abgeschlossen werden.“

Kann mit Einführung des neuen Reisendeninformationssystems IRIS+ von Seiten der Deutschen Bahn eine Information der Fahrgäste in einer Weise sichergestellt werden, sodass manuelle Bedienung der Anzeigen auf den Bahnhöfen vollständig entfallen kann? Falls nicht, aus welchen Gründen?

„Grundsätzlich ist der Zielzustand von IRIS+, einen hohen Automatisierungsgrad zu erreichen. Mit Inbetriebnahme von IRIS+ laufen sämtliche Informationen automatisiert aus dem gleichen Datenpool an die Anzeiger am Bahnsteig, aus dem sich auch die Ausgabekanäle App/Webseite und Zug (Anzeiger) bedienen: dem Reisendeninformationssystem (RIS) der DB. Der Konsistenzgrad wird somit erhöht. Manuelle Zusatz- und Textinformationen können und sollen bei Bedarf auch künftig eingegeben werden, wenn diese in dem spezifischen Ausgabekanal Anzeiger Bahnsteig benötigt werden.“

Wie kann der Informationsweg bezüglich eingetretener Störungen zum Triebfahrzeugführer verkürzt werden, sodass dieser in der Lage ist, zeitnah eine entsprechende Information an die Fahrgäste weiterzuleiten?

„Die S-Bahn München setzt zwei digitale Kanäle zum Triebfahrzeugführer (Tf) ein. Das sind die beiden Apps „Tf-Live“ und das sogenannte „RIS-Tf“, die beide permanent den Tf mit Informationen versorgen.

Zusätzlich ist die S-Bahn München dabei, den digitalen Zugfunk der Eisenbahn (GSMR) in der neuen Leitstelle zu integrieren. Seit dem Umzug der Leitstelle an den Ostbahnhof konnte dies noch nicht realisiert werden, da die Anbindung an den Zugfunk geplant und durch das Eisenbahnbundesamt genehmigt werden muss. Dieses befindet sich gerade im Genehmigungsverfahren. Bis dahin übernimmt die Betriebszentrale der DB Netz die Gruppenrufe an die Tf der S-Bahn – sofern dort kurzfristig Kapazitäten frei sind. Parallel führt die DB gerade die ersten Schritte der digitalisierten Personaldisposition über die Anwendung Tf-Live ein. Geplant ist die Umsetzung in Q1/2023. Hierüber besteht u.a. die Möglichkeit, dem Tf über eine sogenannte Pop-up-Funktion kurzfristig betriebliche Informationen zukommen zu lassen.“

Aus welchem Grund muss im Störfall eine neue Zugnummer als Grundlage weiterer Informationen vergeben werden und welche Schritte sind geplant, diesen Vorgang zu vermeiden?

„Die Zugnummernlogik sieht vor, dass eine Zugnummer pro Zug von West nach Ost verwendet wird (z.B. S4 Ebersberg – Geltendorf). Ist nun die Stammstrecke gesperrt, kann dieser Zug nicht bis zum Endhalt durchfahren. Somit fährt z.B. von Ebersberg ein anderer Zug bis zur gesperrten Stelle und wendet wieder, um dann den Laufweg des Zuges aus Geltendorf aufzunehmen. Um das im Betriebsleitsystem abzubilden, wird eine sogenannte Ersatzzugnummer erzeugt.

Diese Ersatzzugnummer wird automatisch im Störfall vom Betriebsleitsystem generiert und bringt keinen Zeitverlust für die Reisendeninformation am Bahnsteig und in den Apps mit sich. Lediglich im Zug muss sich der Tf mit dieser Nummer neu einbuchen, damit die Fahrgastinformation im Zug auch Echtzeitinformation und nicht nur Planwerte beinhaltet.“

Wird mit Hilfe des neuen Reisendeninformationssystems IRIS+ die Erteilung einer neuen Zugnummer im Störfall hinfällig?

„Nein - die Zugnummernlogik hat keinen Einfluss auf IRIS+, da mit dieser vom vorgelagerten System dem Zug eine Linie und der Endhalt zugewiesen wird. Diese Informationen bildet IRIS+ dann auf den Anzeigern am Bahnsteig sowie auf Übersichtstafeln ab. Die eigentliche Problematik besteht bislang nicht in der Zugnummernlogik, sondern kann mit den bestehenden Schnittstellen zu den Anzeigern und Lautsprechersystemen an den Stationen begründet werden, die die Ersatzzugnummern nicht vollautomatisiert verarbeiten können. Diese Fehlerquelle wird mit IRIS+ behoben.“

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

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB1.11