



Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Alexander Muthmann, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Entwicklungen im Betrieb und zu Störungen sowie dem Störungsmanagement im Bereich der S-Bahn München und speziell auf der Linie S1 Freising und München-Moosach

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag zu Entwicklungen im Betrieb, zu Störungen und dem Störungsmanagement im Bereich der S-Bahn München allgemein sowie speziell auf der Linie der S1 zwischen Freising und München-Moosach zu berichten.

In dem Bericht ist insbesondere darzulegen:

- Wie haben sich in den letzten 20 Jahren die Fahrgastzahlen auf der Linie S1 zwischen Freising und München-Moosach in absoluten Zahlen und in Relation zum gesamten Münchner S-Bahnnetz entwickelt?
- Wie hat sich in den letzten 20 Jahren das Verhältnis zwischen S-Bahnbetrieb und weiterem Schienenverkehr auf dem o.g. Streckenabschnitt der S1 entwickelt und um welche Arten von Schienenverkehr handelt es sich dabei konkret?
- Welche Perspektiven sieht die Staatsregierung in Bezug auf Ertüchtigung und Ausbau des o.g. Streckenabschnitts der S1?
- Wie viele und welche Arten von Störungen haben in den letzten fünf Jahren den Betrieb auf dem o.g. Streckenabschnitt der S1 – im Sinne von Verspätungen von mehr als 10 Minuten – beeinträchtigt oder zeitweilig komplett blockiert?
- In welchem Verhältnis traten diese Störungen in Relation zu Störungen auf dem übrigen S-Bahnnetz in den vergangenen fünf Jahren auf?

- Welche konkreten Vorgaben zum Störungsmanagement werden seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gegenüber den Leistungserbringern gemacht?
- Wie erfolgt dementsprechend das Störfallmanagement hinsichtlich der Priorisierung von Fahrten auf den Schienenwegen allgemein und insbesondere im Bereich des o.g. Streckenabschnitts der S1?
- Wie ist die Information der Fahrgäste bei Störungen allgemein zu handhaben?
- Welche Vorgaben gibt es bezüglich der Erbringung der vereinbarten Verkehrsleistungen bei Störungen insbesondere auch hinsichtlich der Verlässlichkeit und Planbarkeit des Betriebs für die Kunden (Fahrgäste) der Münchner S-Bahn?
- Wie ist im Falle von Störungen das Zusammenspiel verschiedener ÖPNV-Systeme und die Abstimmung mit dem regionalen und überregionalen Schienenverkehr geregelt, welche konkreten Vorgaben gibt es hierzu gegenüber den Leistungserbringern und welche Kontrollmöglichkeiten sind möglich und werden tatsächlich ausgeübt?
- Welche Vorgaben gibt es im Rahmen des allgemeinen Betriebs und insbesondere bei Störungen zur Kommunikation mit den betroffenen Fahrgästen?
- Welche technisch-betrieblichen Optionen bestehen gegenwärtig, insbesondere auf dem genannten Streckenabschnitt der S1, um die Auswirkungen von Betriebsstörungen zu minimieren und speziell um die Beeinträchtigung des Fahrangebots für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten und welche Veränderungen haben sich hierbei im Vergleich der vergangenen 20 Jahre möglicherweise ergeben?

Begründung:

Immer häufiger wird seitens der Fahrgäste aus dem Bereich der Münchner S-Bahn und in den Medien allgemein über eine Zunahme von erheblichen Störungen berichtet. Einzelne Linien wie etwa die S1 auf dem Abschnitt zwischen Freising und München-Moosach scheinen dabei in erhöhtem Maße betroffen zu sein und negative Auswirkungen auf die Fahrgäste in diesem Streckenabschnitt auffällig zuzunehmen.

Besonders das Störfallmanagement und die Störfallprogramme werden hierbei immer wieder kritisiert.

Die Linie S1 scheint auch aufgrund einer hohen Zunahme von Fahrgästen auf dem Streckenabschnitt zwischen München-Moosach und Freising besonders betroffen zu sein. Erschwerend kommt offenbar hinzu, dass diese Linie vielfach im wechselnden Mischbetrieb mit anderen Schienenverkehren befahren wird und dadurch mehr Störungsparametern ausgesetzt und allgemein stärker belastet ist. Der Münchner Norden ist zudem einem starken Zuzug ausgesetzt und weist damit auch eine weitere Zunahme an Pendlern und anderen Fahrgästen auf. Inwieweit aus diesen und anderen Gründen bereits Pläne zur Ertüchtigung oder gar einem Ausbau dieses S-Bahnabschnitts existieren oder überlegt werden ist jedoch bislang nicht ersichtlich.

Die Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern weisen jedenfalls auf eine zunehmende Häufung von Behinderungen, Verspätungen und Zugausfällen zwischen Neufahrn und Freising sowie eine Zunahme von Betriebsablaufänderungen durch vorzeitiges Wenden oder durch einen Verzicht auf Flügelung der Züge hin. Auffällig sei auch, dass insbesondere bei Störfällen im übrigen S-Bahnnetz zuerst die Züge der Linie S1 Freising-Moosach aus dem Stammstreckenbetrieb jenseits des Hauptbahnhofs genommen würden, um am Hauptbahnhof zu wenden. Hinzu kommt hierbei, dass im Störfall die Züge auch sehr häufig ab Moosach ohne Halt zum Hauptbahnhof verkeh-

ren. Für alle Fahrgäste, die dann etwa in Laim Richtung Westen umsteigen möchten, bedeutet dies zusätzliche Einschränkungen und zumeist erhebliche Verspätungen.

Noch häufiger scheint es jedoch der Fall zu sein, dass bei Vorfällen auf der Stammstrecke oder im übrigen S-Bahnnetz die Linie S1 von Freising kommend direkt in München-Moosach endet. Als Umsteigeoption wird in diesen Fällen regelmäßig auf den U-Bahn-Anschluss verwiesen. Das Erreichen etwa eines Fernzugs im direkten Anschluss am Münchner Hauptbahnhof wird hierbei jedoch aufgrund der erheblich verlängerten Fahrzeit meist unmöglich.

Die unzureichenden Ausweich- und v.a. Wendemöglichkeiten scheinen sich dabei auch daraus zu ergeben, dass die Münchner S-Bahn insgesamt nicht über genügend Möglichkeiten für den Wende- oder Ausweichbetrieb verfügt. So stellt sich die Frage, warum das so ist und warum v.a. bei der Neugestaltung von Haltestellen, wie etwa beim Neubau des Haltepunkts Hirschgarten, nicht zusätzliche Wendegleise errichtet wurden. Denn eine S1, die bis dort fährt, würde immerhin das direkte Umsteigen auf andere S-Bahnlinien erlauben. Ähnlich scheint es sich auf dem Außenast der S1 Freising-München zu verhalten, wo bei Störfällen oder Baustellen keinerlei Wendemöglichkeit zwischen Oberschleißheim und Neufahrn besteht, obwohl so etwas offenbar früher zumindest in Lohhof noch möglich war.