



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 18.09.2017

Zugausfälle und Verspätungen der S-Bahn München

- 1.1 Wie viele Zugausfälle bzw. Verspätungen gab es seit 2012 im gesamten Streckennetz der S-Bahn München (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?
- 1.2 Auf welche Ursachen waren die Zugausfälle und Verspätungen seit 2012 im gesamten Streckennetz der S-Bahn München zurückzuführen (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?
- 1.3 Wie häufig wurde seit 2012 im Münchner S-Bahnnetz Schienenersatzverkehr (SEV) eingesetzt (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?

- 2.1 Wie viele Gesamtminuten Verspätung gab es im Münchner S-Bahnbereich seit 2012 (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?
- 2.2 Auf welche Ursachen waren die Zugausfälle und Verspätungen seit 2012 im gesamten Streckennetz der S-Bahn München zurückzuführen (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?
- 2.3 Welche Werte gehen aus der Pünktlichkeitsstatistik der Münchner S-Bahn seit 2012 hervor (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?

- 3.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Qualität der S-Bahn München im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit?
- 3.2 Wo sieht die Staatsregierung diesbezüglich Verbesserungspotenziale?
- 3.3 Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung, um Verspätungen bei der Münchner S-Bahn zu reduzieren und den Fahrgästen die Pünktlichkeit zu garantieren?

- 4.1 Welche Bestelltentgelte wurden der S-Bahn München aufgrund der Störungen nicht ausgezahlt?
- 4.2 Welche Pönale musste die S-Bahn München aufgrund der Störungen bezahlen?
- 4.3 Nach welchen Vorgaben dem Grund und der Höhe nach sind Pönale für Zugausfälle und Verspätungen an den Freistaat zu entrichten?

- 5.1 Auf welchen Streckenabschnitten bzw. Stationen werden Pünktlichkeit und Verspätungen konkret gemessen (bitte Angabe von Stationen, an denen keine Messungen erfolgen)?
- 5.2 Wann wird ein Zug als verspätet gezählt?
- 5.3 Sollten sich die Pünktlichkeitsstatistiken von Münchner S-Bahn und U-Bahn unterscheiden, was sind die Gründe dafür?

- 6.1 Wie viele „Taktverstärker“ werden im Münchner S-Bahnbereich prinzipiell eingesetzt bzw. sind seit 2012 im Münchner S-Bahnbereich ausgefallen?
- 6.2 Werden die ausgefallenen „Taktverstärker“ in der offiziellen Pünktlichkeitsstatistik aufgeführt?
- 6.3 Wenn nein, warum nicht?

- 7.1 Was erwartet sich die Staatsregierung im Konkreten vom Bau der 2. Stammstrecke im Hinblick auf eine Qualitätsverbesserung bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn?
- 7.2 Wie hat sich die Zahl der Fahrgäste der Münchner S-Bahn seit 2012 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- 7.3 Wie hat sich die Zahl der Streckenkilometer der Münchner S-Bahn seit 2012 entwickelt?

- 8.1 Wie viele ausgefallene Zugkilometer gab es bei der Münchner S-Bahn seit 2012 nach Linien und Jahren aufgeschlüsselt?
- 8.2 Welche über die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit hinausgehenden Probleme gibt es bei der Servicequalität bei der Münchner S-Bahn?
- 8.3 Wie lassen sich Information und Auskunft gegenüber den Fahrgästen im Falle von Verspätungen und Zugausfällen optimieren?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 20.11.2017

- 1.1 **Wie viele Zugausfälle bzw. Verspätungen gab es seit 2012 im gesamten Streckennetz der S-Bahn München (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?**
- 1.3 **Wie häufig wurde seit 2012 im Münchner S-Bahnnetz Schienenersatzverkehr (SEV) eingesetzt (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?**

Bei Zugausfällen handelt es sich entweder um Teil- oder Komplettausfälle. Während bei Teilausfällen nur einzelne Stationen oder Streckenabschnitte nicht bedient werden, umfassen Komplettausfälle die Strecke bis zum geplanten Endpunkt. Für das Monitoring werden die Zugausfälle in km gemessen. Darüber hinaus erfolgt eine Messung der Pünktlichkeit der Züge, nicht aber der Verspätungen (siehe Frage 2.1).

Der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) liegt bei der S-Bahn München lediglich die Anzahl der ausgefallenen Zugkilometer (Zkm), differenziert nach geplanten und

ungeplanten Ausfällen, vor. In Relation zu den pro Jahr bestellten Zugkilometern ergeben sich für die S-Bahn München folgende Ausfallquoten (Tabelle Spalte 2). Ein Großteil der ausgefallenen Zugkilometer wurde jedoch durch Ersatzleistungen (Busse oder Züge) kompensiert. Für die ersatzlos ausgefallenen Zugkilometer (d. h. ohne Ersatzleistung durch Busse oder Züge) ergeben sich folgende Quoten in Relation zu den pro Jahr bestellten Zugkilometern (Tabelle Spalte 3).

Jahr	Anteil ausgefallener Zkm an Gesamtbestellung in %	Anteil ersatzlos ausgefallener Zkm an Gesamtbestellung in %
2012	6,0	1,2
2013	10,5	0,9
2014	13,4	2,7
2015	7,8	2,8
2016	5,2	1,3

Eine statistische Auswertung nach den einzelnen S-Bahnlinien erfolgt nicht.

Der Einsatz von Schienenersatzverkehr hängt ab von der Anzahl und dem Umfang der Baumaßnahmen, die durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz und DB Station&Service im Netz der S-Bahn München durchgeführt werden. Teilweise erfolgt ein Ersatz durch Zugleistungen anderer Verkehrsunternehmen. In den Jahren seit 2012 erfolgten umfangreiche Sperrungen der S-Bahnstammstrecke sowie die Komplettsperrung der Linie A. Die Erfassung der geplanten Zugausfälle erfolgt in Zkm.

Darüber hinaus kommt es aufgrund von unvorhersehbaren Ereignissen auch zu kurzfristigen Zugausfällen (z. B. Störungen an der Infrastruktur, Unwetter, Streik). In diesen Fällen werden die Fahrgäste auf andere Verkehrsmittel verwiesen bzw. es wird sog. Busnotverkehr eingerichtet. Für Busnotverkehr werden ad hoc verfügbare Busleistungen als Ersatzverkehr angeboten. Die Erfassung der kurzfristig ausgefallenen S-Bahnleistungen erfolgt in km. Für die Ausfälle und Ersatzmaßnahmen ergeben sich folgende Quoten in Relation zu den pro Jahr bestellten Zugkilometern.

Jahr	Geplante Ausfälle in %	Geplante nicht ersetzte Leistungen in %
2012	4,96	0,50
2013	9,67	0,27
2014	11,04	0,75
2015	4,66	0,28
2016	4,01	0,41

Eine statistische Auswertung nach den einzelnen S-Bahnlinien erfolgt nicht.

Jahr	Kurzfristig ausgefallene S-Bahnleistungen in %	Kurzfristig nicht ersetzte Leistungen in %
2012	1,03	0,72
2013	0,80	0,58
2014	2,33	1,95
2015	3,10	2,54
2016	1,17	0,92

Eine statistische Auswertung nach den einzelnen S-Bahnlinien erfolgt nicht.

1.2 Auf welche Ursachen waren die Zugausfälle und Verspätungen seit 2012 im gesamten Streckennetz der S-Bahn München zurückzuführen (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?

Grundsätzlich kann nur etwa ein Drittel der Verspätungen einem Verursacher direkt zugeordnet werden (sog. Primärverspätungen), während es sich bei den restlichen Verspätungen um Folgeverspätungen (sog. Sekundärverspätungen) handelt. Die folgende Tabelle zeigt die prozentuale Aufteilung der Primärverspätungen nach den Kategorien Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Infrastruktur (DB Netz bzw. DB Station&Service) sowie Dritten (z. B. Personen im Gleis, Notarztsätze) auf:

Jahr	EVU	Infrastruktur	Dritte
2012	27,0 %	44,5 %	28,6 %
2013	29,6 %	41,5 %	28,9 %
2014	27,7 %	40,3 %	32,0 %
2015	25,3 %	37,4 %	37,3 %
2016	28,1 %	38,2 %	33,7 %

Eine statistische Auswertung nach den einzelnen S-Bahnlinien erfolgt nicht.

2.1 Wie viele Gesamtminuten Verspätung gab es im Münchner S-Bahnbereich seit 2012 (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?

Die BEG misst und bewertet die Pünktlichkeit der Züge. Eine Erfassung von Gesamtverspätungsminuten erfolgt nicht.

2.2 Auf welche Ursachen waren die Zugausfälle und Verspätungen seit 2012 im gesamten Streckennetz der S-Bahn München zurückzuführen (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?

Auf die Antwort zu Frage 1.2 wird verwiesen.

2.3 Welche Werte gehen aus der Pünktlichkeitsstatistik der Münchner S-Bahn seit 2012 hervor (bitte pro Jahr nach den einzelnen S-Bahnlinien aufgliedern)?

Die Jahrespünktlichkeiten der S-Bahn München seit 2012 sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt:

Jahr	Pünktlichkeit in %
2012	93,4 %
2013	93,9 %
2014	95,8 %
2015	95,4 %
2016	96,3 %

Linie	S1	S2 West	S2 Ost	S3 West	S3 Ost	S4 West	S6 West
	Neufahrn (b. Fr.)	Dachau	Feldkirchen	Olching	Taufkirchen	Fürstfeldbruck	Gauting
2012	92,1 %	94,8 %	95,0 %	94,0 %	95,1 %	94,6 %	93,5 %
2013	92,6 %	95,0 %	95,2 %	94,5 %	95,9 %	95,2 %	92,5 %
2014	94,2 %	98,6 %	95,7 %	95,4 %	96,3 %	95,9 %	95,7 %
2015	92,9 %	95,0 %	95,1 %	95,6 %	96,4 %	94,6 %	94,3 %
2016	94,1 %	96,4 %	96,0 %	97,1 %	97,3 %	96,3 %	95,5 %

Linie	S7 West	S 7 Ost	S8 West	S8 Ost	S4 / S6 Ost	A
	Mittersending	Höhenkirchen-S.	Weßling	Ismaning	Zorneding	Dachau Bf
2012	94,2 %	93,3 %	95,3 %	93,9 %	93,8 %	97,3 %
2013	94,8 %	93,7 %	94,6 %	94,5 %	94,1 %	98,1 %
2014	94,9 %	95,0 %	95,5 %	95,7 %	95,6 %	95,8 %
2015	93,8 %	95,1 %	95,0 %	95,7 %	94,2 %	
2016	94,9 %	95,9 %	96,0 %	96,5 %	95,9 %	

3.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Qualität der S-Bahn München im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit?

Im Rahmen ihres Qualitätsmanagements beobachtet die BEG die Situation bei der S-Bahn München kontinuierlich und steht dazu mit der S-Bahn München regelmäßig in Kontakt. Die BEG hat die S-Bahn München bereits vor längerem gebeten, eine detaillierte Analyse der Störungsursachen durchzuführen sowie ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Pünktlichkeit zu erarbeiten. Die Ergebnisse der Analyse zeigen, dass das System der S-Bahn München hinsichtlich der Zug- und Fahrgastzahlen seine Grenzbelastung erreicht hat. Aufgrund der infrastrukturellen Rahmenbedingungen und des Nadelöhrs Stammstrecke ist das System in hohem Maße störanfällig.

3.2 Wo sieht die Staatsregierung diesbezüglich Verbesserungspotenziale?

Die häufigsten Störungsursachen sind auf die Verursacher Infrastruktur und Dritte zurückzuführen. Für eine weitere Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit müssen diese Ursachen vermindert werden. Die BEG erwartet von der S-Bahn München, auf die DB Netz einzuwirken, eine zuverlässige Infrastruktur bereitzustellen und Vorkehrungen gegen Störungen zu treffen.

3.3 Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung, um Verspätungen bei der Münchner S-Bahn zu reduzieren und den Fahrgästen die Pünktlichkeit zu garantieren?

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit hat die S-Bahn München – auch mit finanzieller Unterstützung des Freistaates – ein umfangreiches Maßnahmenpaket entwickelt, das bereits sukzessive umgesetzt wird. Somit erreicht die S-Bahn München seit dem Jahr 2014 stabile und hohe Pünktlichkeitswerte sowohl monatlich als auch beim Jahreswert. Zu diesem Paket gehören betriebliche Maßnahmen zur Optimierung der Abläufe in der Werkstatt Steinhausen sowie ein Bündel an Maßnahmen zur Optimierung des Fahrgastwechsels auf der Stammstrecke (z. B. „Zentrales Öffnen“ und „Zentrales Schließen“ der Fahrzeugtüren).

Darüber hinaus wird im Bau der 2. S-Bahnstammstrecke die entscheidende Maßnahme gesehen, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nachhaltig zu erhöhen.

4.1 Welche Bestelltentgelte wurden der S-Bahn München aufgrund der Störungen nicht ausgezahlt?

4.2 Welche Pönale musste die S-Bahn München aufgrund der Störungen bezahlen?

Die Pünktlichkeitspönale für die S-Bahn München lag für die Jahre 2012 bis 2016 insgesamt bei ca. 4 Mio. Euro. Ausgefallene Zugkilometer werden nicht bezahlt.

4.3 Nach welchen Vorgaben dem Grund und der Höhe nach sind Pönale für Zugausfälle und Verspätungen an den Freistaat zu entrichten?

Die BEG kürzt ihre Ausgleichszahlungen, falls die geforderten Pünktlichkeitswerte nicht erreicht werden. Der monatliche Schwellenwert liegt bei 94 Prozent und der Jahreschwellenwert bei 96 Prozent. Ausgefallene Züge werden nicht vergütet.

5.1 Auf welchen Streckenabschnitten bzw. Stationen werden Pünktlichkeit und Verspätungen konkret gemessen (bitte Angabe von Stationen, an denen keine Messungen erfolgen)?

Die Pünktlichkeit der S-Bahn München wird an folgenden Messstellen gemessen: Hackerbrücke, Rosenheimer Platz, Dachau, Donnersbergerbrücke, Feldkirchen, Fürstenfeldbruck, Gauting, Ismaning, Höhenkirchen-Siegersbrunn, Mittersending, Neufahrn b. Freising, Olching, Taufkirchen, Weßling, Zorneding.

5.2 Wann wird ein Zug als verspätet gezählt?

Ein Zug wird bis zu einer Verspätung von 5:59 Minuten als pünktlich gewertet.

5.3 Sollten sich die Pünktlichkeitsstatistiken von Münchner S-Bahn und U-Bahn unterscheiden, was sind die Gründe dafür?

Der Freistaat Bayern ist als Aufgabenträger lediglich für den Schienenpersonennahverkehr zuständig. Die U-Bahn ist als städtisches Verkehrsmittel dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zugeordnet und untersteht der Landeshauptstadt München. Die Messsystematik im Bereich der U-Bahn und auch die Ergebnisse der Messungen liegen der Staatsregierung nicht vor.

6.1 Wie viele „Taktverstärker“ werden im Münchner S-Bahnbereich prinzipiell eingesetzt bzw. sind seit 2012 im Münchner S-Bahnbereich ausgefallen?

Die Taktverstärker werden nicht nach der Anzahl, sondern nach km berechnet. Für das Jahr 2015 liegen die Sollkilometer bei 786.855 km, davon sind 10,39 Prozent ausgefallen. Für das Jahr 2016 liegen die Sollkilometer bei 788.115 km, davon sind 5,97 Prozent ausgefallen. Für die Vorjahre liegen keine entsprechenden Daten vor.

6.2 Werden die ausgefallenen „Taktverstärker“ in der offiziellen Pünktlichkeitsstatistik aufgeführt?

6.3 Wenn nein, warum nicht?

In der Pünktlichkeitsstatistik werden nur tatsächlich gefahrene Züge gemessen. Die Zugausfälle werden separat erfasst. Es gibt keine Unterscheidung nach Taktzügen und Verstärkerzügen bei der Erfassung der Zugausfälle.

7.1 Was erwartet sich die Staatsregierung im Konkreten vom Bau der 2. Stammstrecke im Hinblick auf eine Qualitätsverbesserung bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn?

Der Freistaat Bayern und insbesondere Südbayern mit der Europäischen Metropolregion München zählen zu den Wachstumsregionen in Deutschland. Um das damit einhergehende Mobilitätswachstum ökologisch sinnvoll zu gestalten, hat die Staatsregierung ein Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München beschlossen. Zentrales und prioritäres Element des Bahnknotenkonzepts ist die

2. Stammstrecke. Nur mit der 2. Stammstrecke lassen sich die bestehende Stammstrecke verkehrlich entlasten, die Störanfälligkeit des S-Bahnsystems reduzieren, die Pünktlichkeit verbessern, zusätzliche Kapazität für Taktverbesserungen schaffen, neue Fahrgäste gewinnen und damit der Autoverkehr reduzieren und insgesamt eine verkehrliche Entwicklungsperspektive für die Metropolregion schaffen.

7.2 Wie hat sich die Zahl der Fahrgäste der Münchner S-Bahn seit 2012 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die jährliche Nachfrageentwicklung bei der S-Bahn München stellt sich wie folgt dar:

S-Bahn München: jährliche Nachfrageentwicklung im Vergleich zu 2012	
2015	2016
102,07 %	107,95 %

7.3 Wie hat sich die Zahl der Streckenkilometer der Münchner S-Bahn seit 2012 entwickelt?

Es wird davon ausgegangen, dass mit „Streckenkilometern“ das Bestellvolumen gemeint ist. Dieses hat sich wie folgt entwickelt:

Fahrplanjahr	Zugkilometer pro Jahr
2012	20,30 Mio. Zkm/a
2013	20,30 Mio. Zkm/a
2014	20,14 Mio. Zkm/a
2015	20,34 Mio. Zkm/a
2016	20,38 Mio. Zkm/a

8.1 Wie viele ausgefallene Zugkilometer gab es bei der Münchner S-Bahn seit 2012 nach Linien und Jahren aufgeschlüsselt?

Jahr	Ausgefallene Zkm Gesamt	Ersatzverkehr Zkm	Ersatzlos ausgefallene Zkm
2012	1.214.255	967.542	246.713
2013	2.126.421	1.952.949	173.472
2014	2.692.175	2.149.087	543.088
2015	1.578.669	1.007.046	571.623
2016	1.056.931	785.426	271.505

Eine statistische Auswertung nach den einzelnen S-Bahnlinien erfolgt nicht.

Zum Anteil ausgefallener Zkm an der Gesamtbestellung vgl. oben die Antwort zu Fragen 1.1 und 1.3.

8.2 Welche über die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit hinausgehenden Probleme gibt es bei der Servicequalität bei der Münchner S-Bahn?

Ein Schwachpunkt bei der Servicequalität ist die nach wie vor unzureichende Fahrgastinformation der S-Bahn München bei Abweichungen vom Fahrplan. Seitens der DB ist es immer noch nicht möglich, sehr kurzfristig die Ersatzfahrpläne, die bei der Anwendung eines Störfallkonzepts der S-Bahn München in Kraft treten, automatisiert, vollständig und konsistent in die Auskunftsmedien an den Bahnhöfen und im Internet zu bringen. Als Folge können die einzelnen Zugfahrten teilweise nicht mehr abgebildet werden und es sind manuelle Eingaben zur Beauskunftung des Störfallkonzepts nötig. Dieses Prozedere stellt oft eine Fehlerquelle dar.

8.3 Wie lassen sich Information und Auskunft gegenüber den Fahrgästen im Falle von Verspätungen und Zugausfällen optimieren?

Derzeit ist ein Konzept in Entwicklung, mit dem die Fahrpläne der verschiedenen Störfallkonzepte einheitlich über eine standardisierte Schnittstelle an Abnehmer wie das Reiseninformationssystem der Bahn (RIS), das Hintergrundsystem DEFAS Bayern der BEG und auch die Fahrgastinformationsanzeiger an den Stationen weitergeleitet und dort einheitlich beauskunftet werden können. Ziel ist eine deutliche Verbesserung der Informationsqualität im Störfall.