

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/17567 –**

Störungen im Münchner S-Bahn-Netz

Vorbemerkung der Fragesteller

Das S-Bahn-Netz in München ist das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum der bayerischen Landeshauptstadt. Es wird (mindestens bis 2030) von der Deutschen Bahn betrieben (<https://www.muenchen.de/aktuell/2016-02/vergabe-s-bahn-netz-muenchen-deutsche-bahn.html>), die zu 100 Prozent dem Bund gehört. Täglich nutzen bis zu 840 000 Fahrgäste die Münchner S-Bahn (https://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/wir/daten_fakten.shtml).

Entsprechend gravierend wirken sich Störungen im Münchner S-Bahn-Netz aus (<https://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/muenchen-bayern-s-bahn-chaos-ostbahnhof-deutsche-bahn-stellwerk-pendler-13526879.html>). Insbesondere die Stammstrecke zwischen Ostbahnhof, Hauptbahnhof und Pasing ist ein Nadelöhr, weil sie im Regelbetrieb von fast allen S-Bahn-Linien durchfahren werden muss (<https://www.mvv-muenchen.de/ueber-den-mvv/die-mvv-gmbh/projekte/s-bahn-planung/index.html>). Bis die zweite Stammstrecke gebaut ist und dadurch eine begrenzte Ausweichmöglichkeit entsteht, wird es noch viele Jahre dauern (<https://www.muenchen.de/aktuell/2019-07/2-stammstrecke-verzoegerung-fertigstellung-2028.html>). In der Zwischenzeit müssen viele Maßnahmen durchgeführt werden, um die Zuverlässigkeit der Münchner S-Bahn zu verbessern.

Als Problemquellen haben sich in den letzten Jahren nach Ansicht der Fragesteller insbesondere Stellwerks- und Oberleitungsstörungen erwiesen (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-stammstrecke-s-bahn-stoerung-oberleitung-1.4727003>; https://www.muenchen.tv/der-nagellack-ist-schuld-erneut-verspaetungen-bei-muenchner-s-bahn_v2-260985/). Im Jahre 2019 haben aber auch erhebliche Rückstände bei der Wartung der Züge zu massiven Ausfällen geführt (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-takt-verstaerker-1.4675446>; <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-zugausfaelle-kritik-schueler-1.4603050>).

Zusätzliche Betriebsunterbrechungen durch Renovierungsarbeiten an den Bahnhöfen der Stammstrecke dienen der Verbesserung von Komfort und Betriebssicherheit und bringen für die Fahrgäste bisweilen ebenfalls deutliche Einschränkungen mit sich. Diese sind geplanter Natur und werden von den Fragestellern ausdrücklich nicht als „Störungen“ des S-Bahn-Betriebs betrach-

tet (<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/Modernisierung-Tunnelstationen-Stammstrecke-an-den-August-Wochenenden-teilweise-oder-komplett-gesperrt--4313660>).

1. Wie viele im Fahrplan ursprünglich ausgewiesene S-Bahn-Fahrten im Münchner S-Bahn-Netz sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und 2019 ganz bzw. teilweise ausgefallen bzw. waren um 20 Minuten oder mehr verspätet (bitte in Prozent und in absoluten Zahlen für die drei genannten Kategorien, gesondert nach Kalendermonaten in den genannten Jahren angeben)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) erbringt die S-Bahn München nach aktuellem Verkehrsvertrag eine Leistung von ca. 20,7 Mio. Zugkilometern pro Jahr. Sie misst und berichtet gegenüber ihrem Besteller, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH, die ausgefallenen Zugkilometer.

Ausfall-km	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Gesamt
2017	30.576	23.259	14.477	19.063	16.344	15.757	18.604	39.142	17.524	23.959	24.720	34.845	278.271
2018	20.283	29.813	19.410	26.495	40.541	40.516	43.381	50.060	39.293	25.415	29.668	45.310	410.184
2019	38.487	34.319	31.890	22.370	33.096	43.314	38.151	50.130	50.939	15.001	20.184	34.179	412.060
Anteil am Regelverkehr 2017	1,76%	1,48%	0,83%	1,13%	0,94%	0,94%	1,07%	2,25%	1,04%	1,38%	1,47%	2,00%	1,36%
Anteil am Regelverkehr 2018	1,15%	1,88%	1,10%	1,56%	2,31%	2,38%	2,47%	2,85%	2,31%	1,45%	1,75%	2,58%	1,98%
Anteil am Regelverkehr 2019	2,19%	2,16%	1,81%	1,32%	1,88%	2,55%	2,17%	2,85%	3,00%	0,85%	1,19%	1,94%	1,99%
Erfüllungsquote 2017	98,24%	98,52%	99,17%	98,87%	99,06%	99,06%	98,93%	97,75%	98,96%	98,62%	98,53%	98,00%	98,64%
Erfüllungsquote 2018	98,85%	98,12%	98,90%	98,44%	97,69%	97,62%	97,53%	97,15%	97,69%	98,55%	98,25%	97,42%	98,02%
Erfüllungsquote 2019	97,81%	97,84%	98,19%	98,68%	98,12%	97,45%	97,83%	97,15%	97,00%	99,15%	98,81%	98,06%	98,01%

In den Jahren 2017 bis 2019 liegt die Erfüllungsquote des zu erbringenden Leistungsvolumens jeweils bei rund 98 Prozent.

Verspätungen > 20 Minuten	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Gesamt
Anzahl Zugfahrten > 20 Min 2017	153	97	88	130	40	44	47	286	170	137	182	300	1.674
Anzahl Zugfahrten > 20 Min 2018	187	290	278	176	167	268	303	168	405	393	698	559	3.892
Anzahl Zugfahrten > 20 Min 2019	396	339	267	117	292	391	176	38	345	159	259	514	3.293
Soll Züge 2017 (Lastfahrten)	30.923	28.601	32.165	61.250	64.106	30.419	31.471	34.291	30.858	31.048	30.361	28.866	434.359
Soll Züge 2018 (Lastfahrten)	30.297	27.178	31.544	28.100	27.529	26.395	52.038	37.579	45.926	25.197	24.395	24.124	380.302
Soll Züge 2019 (Lastfahrten)	25.716	23.618	32.336	31.495	30.171	29.273	31.273	28.837	30.484	34.201	31.982	30.701	360.087
Anteil Zugfahrten > 20 Min Vsp 2017	0,49%	0,34%	0,27%	0,21%	0,06%	0,14%	0,15%	0,83%	0,55%	0,44%	0,60%	1,04%	0,39%
Anteil Zugfahrten > 20 Min Vsp 2018	0,62%	1,07%	0,88%	0,63%	0,61%	1,02%	0,58%	0,45%	0,88%	1,56%	2,86%	2,32%	1,02%
Anteil Zugfahrten > 20 Min Vsp 2019	1,54%	1,44%	0,83%	0,37%	0,97%	1,34%	0,56%	0,13%	1,13%	0,46%	0,81%	1,67%	0,91%

Teilausfälle beinhalten z. B. vorzeitige Wendungen nach Störfällen. Die S-Bahn München strebt eine möglichst geringe Anzahl an (Teil-)Ausfällen an. Durch den hohen Takt (Stammstrecke 30 Züge/Stunde/Richtung in der Hauptverkehrszeit) können selbst kleine Einflüsse zu großen Auswirkungen auf das Gesamtnetz führen. Zur Stabilisierung des Gesamtnetzes finden z. B. Teilausfälle zur Entlastung der Stammstrecke statt.

2. Welcher Anteil der in Frage 1 erfragten Fahrplanabweichungen geht auf Stellwerksstörungen, Oberleitungsstörungen, „Personen im Gleis“ sowie wartungsbedingte Zugausfälle zurück (bitte in Prozent und in absoluten Zahlen für die drei genannten Störungsursachen, gesondert nach Kalendermonaten in den genannten Jahren angeben)?

Ausfall-km nach geforderter Ursache inkl. Anteil am Gesamt Ausfall

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Gesamt
Oberleitungsstörungen 2017	97,963	12,396	428,68	169,599	1286	67,509		5098,2	177,83	194,66	52,195	77,39	7662,46
Anteil 2017 an Gesamt Ausfällen	0,32%	0,05%	2,96%	0,89%	7,87%	0,43%	0,00%	13,02%	1,01%	0,81%	0,21%	0,22%	2,75%
Lst 2017	4655,17	1100	1675,6	3541,953	4060,1	4064	4937,18	3731,5	2954,3	4581,2	4904	7881,1	48086,1
Anteil 2017 an Gesamt Ausfällen	15,23%	4,73%	11,57%	18,58%	24,84%	25,79%	26,54%	9,53%	16,86%	19,12%	19,84%	22,62%	17,28%
Sonstiges Fahrzeuge EVU (Fahrzeugmangel) 2017	9555,29	3894,6	815,54	1664,132	307,46	1247,8	2520,9	5461,2	1655,1	4061,4	4593,9	5684	41461,4
Anteil 2017 an Gesamt Ausfällen	31,25%	16,74%	5,63%	8,73%	1,88%	7,92%	13,55%	13,95%	9,44%	16,95%	18,58%	16,31%	14,90%
Fremdeinwirkung (Personen im Gleis) 2017	3786,86	7236,7	3308,9	4143,034	1674,8	2127,9	2143,11	5698,2	5568,7	1583,1	4968,1	8121,4	50360,9
Anteil 2017 an Gesamt Ausfällen	12,39%	31,11%	22,86%	21,73%	10,25%	13,50%	11,52%	14,56%	31,78%	6,61%	20,10%	23,31%	18,10%

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Gesamt
Oberleitungsstörungen 2018	845,672	7068,8	228,24	22,317	0	37,652	940,136	115,42	710,93	38,66	1489,7	93,519	11591
Anteil 2018 an Gesamt A	4,2%	23,7%	1,2%	0,1%	0,0%	0,1%	2,2%	0,2%	1,8%	0,2%	5,0%	0,2%	2,8%
Lst 2018	6188,08	6762,9	3135,9	6501,955	2960,5	7574,2	4338,11	2472,2	6663,8	6255,6	11028	8803,9	72685,4
Anteil 2018 an Gesamt A	30,5%	22,7%	16,2%	24,5%	7,3%	18,7%	10,0%	4,9%	17,0%	24,6%	37,2%	19,4%	17,7%
Sonstiges Fahrzeuge EVU (Fahrzeugmangel) 2018	1002,89	4717,7	3820,8	1260,884	7731,7	12185	20028,6	37311	10456	59,438	848,57	1998,2	101419
Anteil 2018 an Gesamt A	4,9%	15,8%	19,7%	4,8%	19,1%	30,1%	46,2%	74,5%	26,6%	0,2%	2,9%	4,4%	24,7%
Fremdeinwirkung (Personen im Gleis) 2018	1075,65	1080,6	4532,7	1244,862	2152,1	924,62	5440,21	1947,4	6445,4	5241,9	4010	2714,1	36809,5
Anteil 2018 an Gesamt A	5,3%	3,6%	23,4%	4,7%	5,3%	2,3%	12,5%	3,9%	16,4%	20,6%	13,5%	6,0%	9,0%

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Gesamt
Oberleitungsstörungen 2019	728,994	84,223	61,353			139,38	200,964	354,15	219,88	48,233	185,92	92,041	2115,14
Anteil 2019 an Gesamt A	1,89%	0,25%	0,19%	0,00%	0,00%	0,32%	0,53%	0,71%	0,43%	0,32%	0,92%	0,27%	0,51%
Lst 2019	10365,7	5478,4	2128	3721,554	4612,1	5637	4192,23	797,54	3688,2	3032,2	1802,3	14581	60036,4
Anteil 2019 an Gesamt A	26,93%	15,96%	6,67%	16,64%	13,94%	13,01%	10,99%	1,59%	7,24%	20,21%	8,93%	42,66%	14,57%
Sonstiges Fahrzeuge EVU (Fahrzeugmangel) 2019	5906,48	11131	10749	6026,274	6642	9202	19807	29259	31517	44,634		1077,8	131363
Anteil 2019 an Gesamt A	15,35%	32,43%	33,71%	26,94%	20,07%	21,24%	51,92%	58,37%	61,87%	0,30%	0,00%	3,15%	31,88%
Fremdeinwirkung (Personen im Gleis) 2019	1284,66	3039,8	5752,4	2353,643	3747,7	2098,7	2327,31	6993,8	3685,6	1120,8	3337,9	2304,4	38046,8
Anteil 2019 an Gesamt A	3,34%	8,86%	18,04%	10,52%	11,32%	4,85%	6,10%	13,95%	7,24%	7,47%	16,54%	6,74%	9,23%

Stellwerksstörungen gehören zum Codierungsbereich Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (Lst) und werden ebenso wie Oberleitungsstörungen dem Verantwortungsbereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) zugeordnet.

„Personen im Gleis“ als Störungsursache werden unter der Rubrik Fremdeinwirkung aufgeführt und nur zusammen mit z. B. einem Feueralarm, nicht zuordbares Gepäck (NZG) und Notarzteinsätzen ausgewiesen. Mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit als Störungsursache liegt im Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU).

Im Jahr 2018 haben sich vor allem einzelne Großstörungen sowie die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit in Folge nachhaltiger Lieferverzögerungen

bei Ersatzteilen negativ auf Ausfallkilometer ausgewirkt. Seit Herbst 2019 konnte die Fahrzeugsituation bei der S-Bahn München stabilisiert werden.

Anzahl > 20 Min nach geforderten Ursache inkl Anteil am Gesamt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Gesamt
Oberleitungsstörungen 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anteil 2017 an Vsp > 20	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Lst 2017	12	1	3	27	10	9	5	19	2	29	13	44	174
Anteil 2017 an Vsp > 20	7,84%	1,03%	3,41%	20,77%	25,00%	20,45%	10,64%	6,64%	1,18%	21,17%	7,14%	14,67%	10,39%
Sonstiges Fahrzeuge EVU (Fahrzeugmangel) 2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anteil 2017 an Vsp > 20	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Fremdeinwirkung (Personen im Gleis) 2017	15	26	33	56	3	6	25	69	73	8	64	30	408
Anteil 2017 an Vsp > 20	9,80%	26,80%	37,50%	43,08%	7,50%	13,64%	53,19%	24,13%	42,94%	5,84%	35,16%	10,00%	24,37%

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Gesamt
Oberleitungsstörungen 2018						1			1		48		50
Anteil 2018 an Vsp > 20	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,37%	0,00%	0,00%	0,25%	0,00%	6,88%	0,00%	1,28%
Lst 2018	44	44	29	34	20	23	50	19	33	29	21	54	400
Anteil 2018 an Vsp > 20	23,53%	15,17%	10,43%	19,32%	11,98%	8,58%	16,50%	11,31%	8,15%	7,38%	3,01%	9,66%	10,28%
Sonstiges Fahrzeuge EVU (Fahrzeugmangel) 2018								1					1
Anteil 2018 an Vsp > 20	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,60%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%
Fremdeinwirkung (Personen im Gleis) 2018	24	2	34	7	5	13	33	35	65	75	19	80	392
Anteil 2018 an Vsp > 20	12,83%	0,69%	12,23%	3,98%	2,99%	4,85%	10,89%	20,83%	16,05%	19,08%	2,72%	14,31%	10,07%

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Gesamt
Oberleitungsstörungen 2019						1		1			1		3
Anteil 2019 an Vsp > 20	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,26%	0,00%	2,63%	0,00%	0,00%	0,39%	0,00%	0,09%
Lst 2019	8	16	6	23	24	16	19	1	10	6	12	19	160
Anteil 2019 an Vsp > 20	2,02%	4,72%	2,25%	19,66%	8,22%	4,09%	10,80%	2,63%	2,90%	3,77%	4,63%	3,70%	4,86%
Sonstiges Fahrzeuge EVU (Fahrzeugmangel) 2019		1											1
Anteil 2019 an Vsp > 20	0,00%	0,29%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%
85 Fremdeinwirkung (Personen im Gleis) 2019	8	70	44	6	18	47	14	4	69	34	51	16	381
Anteil 2019 an Vsp > 20	2,02%	20,65%	16,48%	5,13%	6,16%	12,02%	7,95%	10,53%	20,00%	21,38%	19,69%	3,11%	11,57%

3. Welche weiteren Störungsursachen hatten in den Jahren 2017 bis 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt einen Anteil von wenigstens 5 Prozent aller in Frage 1 erfragten Störungen (bitte in Prozent und in absoluten Zahlen für die weiteren Störungsursachen, gesondert nach Kalendermonaten in den genannten Jahren angeben)?

Weitere Störungsursachen die 5% aller Ausfallkm verursachten													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Gesamt
Tfz-Störungen 2017 Akm	4545,91	1540,2	1668,7	1864,84	1724,6	2526,4	2613,4	4016,4	1395	1414,3	1554,4	3736,9	28601
Anteil an Akm 2017	14,87%	6,62%	11,53%	9,78%	10,55%	16,03%	14,05%	10,26%	7,96%	5,90%	6,29%	10,72%	10,28%
Witterung 2017 Akm	879,019	17,304	386,25		1827,8	200,4	2110,85	9315,7	157,14	687,92		151,12	15733,5
Anteil an Akm 2017	2,87%	0,07%	2,67%	0,00%	11,18%	1,27%	11,35%	23,80%	0,90%	2,87%	0,00%	0,43%	5,65%
Behörden 2017 Akm	1685,91	3327	1700,5	2538,682	794,3	1711,6	1012,29	885,93	3335,3	1406,8	1806	920,87	21125,1
Anteil an Akm 2017	5,51%	14,30%	11,75%	13,32%	4,86%	10,86%	5,44%	2,26%	19,03%	5,87%	7,31%	2,64%	7,59%
Gef. Ereignisse 2017 Akm	1005,03	5666,1	2700,5	1058,311	2298,3	1279,9	1063,36	2601,6	840,38	911,5	2085,7	5139,6	26650,1
Anteil an Akm 2017	3,29%	24,36%	18,65%	5,55%	14,06%	8,12%	5,72%	6,65%	4,80%	3,80%	8,44%	14,75%	9,58%

Tfz-Störungen 2018 Akm	2717,9	5804,6	1733,2	2030,714	3249,6	7010,1	4531,43	4417,1	3743,2	2364,2	2937,9	9982,1	50522,1
Anteil an Akm 2018	13,40%	19,47%	8,93%	7,66%	8,02%	17,30%	10,45%	8,82%	9,53%	9,30%	9,90%	22,03%	12,32%
Behörden 2018 Akm	1648,83	1306,7	905,07	2093,156	1129,6	3128,1	1240,64	670,91	1810,3	4342,5	2045,6	2866,4	23187,7
Anteil an Akm 2018	8,13%	4,38%	4,66%	7,90%	2,79%	7,72%	2,86%	1,34%	4,61%	17,09%	6,89%	6,33%	5,65%
Gef. Ereignisse 2018 Akm	1581,39	328,99	970,1	9998,598	19957	917,93	3443,05	980,68	2268,5	3276,6	2363,4	1049,9	47136,6
Anteil an Akm 2018	7,80%	1,10%	5,00%	37,74%	49,23%	2,27%	7,94%	1,96%	5,77%	12,89%	7,97%	2,32%	11,49%

Tfz-Störungen 2019 Akm	2790,16	5919,1	6223,7	5469,624	5658,8	3965,5	4248,22	3194,9	4194,8	3127,8	4530,1	4672,6	53995,3
Anteil an Akm 2019	7,25%	17,25%	19,52%	24,45%	17,10%	9,16%	11,14%	6,37%	8,23%	20,85%	22,44%	13,67%	13,10%
Witterung 2019 Akm	8872,16	1337,4	1629,5			11466	10,915			33,184			23349,5
Anteil an Akm 2019	23,05%	3,90%	5,11%	0,00%	0,00%	26,47%	0,03%	0,00%	0,00%	0,22%	0,00%	0,00%	5,67%
Gef. Ereignisse 2019 Akm	4127,57	2855,9	504,08	1272,653	4936,8	2644	526,383	852,02	2630,8	1552	926,69	3620,7	26449,6
Anteil an Akm 2019	10,72%	8,32%	1,58%	5,69%	14,92%	6,10%	1,38%	1,70%	5,16%	10,35%	4,59%	10,59%	6,42%

Die weiteren Störungsursachen haben in den Jahren 2017 bis 2019 einen Anteil von mindestens 5 Prozent an den Zugausfallkilometern. Dazu zählen u. a. Fahrzeugstörungen, behördliche Anordnungen (z. B. durch die Bundespolizei), gefährliche Ereignisse (z. B. Personenunfälle) und je nach Jahreszeit Witterungsverhältnisse (z. B. Sturm).

Weitere Störungsursachen die 5% aller Vsp > 20 Min verursachten													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Gesamt
Tfz-Störungen 2017	18	16			1	2	2	40	2	3	4	7	95
Anteil an Vsp > 20 Min 2017	11,8%	16,5%	0,0%	0,0%	2,5%	4,5%	4,3%	14,0%	1,2%	2,2%	2,2%	2,3%	5,7%
Behörden 2017	5	27	13	14	3	6	3	33	52	29	16	2	203
Anteil an Vsp > 20 Min 2017	3,3%	27,8%	14,8%	10,8%	7,5%	13,6%	6,4%	11,5%	30,6%	21,2%	8,8%	0,7%	12,1%
Gef. Ereignisse 2017	18	5	12	1	5		2	12	7	14	1	31	108
Anteil an Vsp > 20 Min 2017	11,8%	5,2%	13,6%	0,8%	12,5%	0,0%	4,3%	4,2%	4,1%	10,2%	0,5%	10,3%	6,5%
Wende 2017	27	15	8	20	8	4	4	51	37	34	42	38	288
Anteil an Vsp > 20 Min 2017	17,6%	15,5%	9,1%	15,4%	20,0%	9,1%	8,5%	17,8%	21,8%	24,8%	23,1%	12,7%	17,2%

Tfz-Störungen 2018	1	3	2	4	6	23	6	12	12	5	98	40	212
Anteil an Vsp > 20 Min 2018	0,5%	1,0%	0,7%	2,3%	3,6%	8,6%	2,0%	7,1%	3,0%	1,3%	14,0%	7,2%	5,4%
Behörden 2018	9	10	46	12	19	20	4	5	10	26	20	48	229
Anteil an Vsp > 20 Min 2018	4,8%	3,4%	16,5%	6,8%	11,4%	7,5%	1,3%	3,0%	2,5%	6,6%	2,9%	8,6%	5,9%
Wende 2018	16	40	26	18	22	36	40	13	50	60	112	82	515
Anteil an Vsp > 20 Min 2018	8,6%	13,8%	9,4%	10,2%	13,2%	13,4%	13,2%	7,7%	12,3%	15,3%	16,0%	14,7%	13,2%

Tfz-Störungen 2019	9	20	44	7	5	5	6	3	11	6	13	26	155
Anteil an Vsp > 20 Min 2019	2,3%	5,9%	16,5%	6,0%	1,7%	1,3%	3,4%	7,9%	3,2%	3,8%	5,0%	5,1%	4,7%
Behörden 2019	19	27	15	6	56	5	25	2	27	3	24	32	241
Anteil an Vsp > 20 Min 2019	4,8%	8,0%	5,6%	5,1%	19,2%	1,3%	14,2%	5,3%	7,8%	1,9%	9,3%	6,2%	7,3%
Wende 2019	71	31	27	12	43	66	18	7	43	29	31	78	456
Anteil an Vsp > 20 Min 2019	17,9%	9,1%	10,1%	10,3%	14,7%	16,9%	10,2%	18,4%	12,5%	18,2%	12,0%	15,2%	13,8%

Unter der Bezeichnung „Wende“ sind Verspätungen zu verstehen, die entstehen aufgrund des verspäteten Eintreffens eines Zuges am Endbahnhof. Sofern die geplante Wendezeit nicht mehr ausreicht, um die Verspätung aufzuholen, wird der Folgezug seine Fahrt ebenfalls verspätet aufnehmen.

4. Welche Maßnahmen haben die Deutsche Bahn oder andere zuständige Stellen nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017 bis 2019 durchgeführt, um den in den Fragen 2 und 3 erfragten Störungsursachen zu begegnen?
5. Welche Maßnahmen planen die Deutsche Bahn oder andere zuständige Stellen nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2020 bis 2022, um den in den Fragen 2 und 3 erfragten Störungsursachen zu begegnen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2018 hat die S-Bahn München gemeinsam mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG die Qualitätsoffensive „Zukunft S-Bahn München“ gestartet. Das Programm mit bis zu 80 Maßnahmen ist Basis für den Betrieb bis zur Inbetriebnahme der zweite Stammstrecke in München. Im Fokus

steht die Qualität für Kunden im Regel- sowie Störbetrieb spürbar zu verbessern.

Erfolgreich umgesetzt sind die äußere Einzäunung der Stammstrecke sowie die Errichtung von Bahnsteigabschlüssen im Bereich der Tunnelbahnhöfe der Stammstrecke. Dadurch sank in 2018 die Anzahl an „Personen im Gleis“ um rund 20 Prozent und dadurch Ausfallkilometer und Verspätungsminuten von Zügen. Eine bereichsübergreifende Arbeitsgruppe „Personen im Gleis“ mit Teilnehmern der S-Bahn München, DB Netz AG und DB Station&Service AG identifiziert „Hotspots“ im S-Bahn-Netz und Maßnahmen zur Vermeidung von Personen im Gleis. Außerdem bietet die S-Bahn München ein DB Schülerbegleitprogramm an Schulen an, in dem unter anderem das Thema „Sicheres Bahnfahren“ und das unerlaubte Überschreiten der Gleise thematisiert und auf deren Gefahren eingegangen wird. Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen in Form von Zäunen werden im Jahr 2020 z. B. entlang der S1 Richtung von Laim bis Richtung Freising an diversen Hotspots entstehen. Des Weiteren testet die S-Bahn München in 2020 als erste Region in Deutschland in Form eines Pilotprojektes ein neues, innovatives Produkt zur Sicherung der Gleisanlagen im Bereich der Tunnelportale der Stammstrecke. Dieses Produkt wird in Kombination mit zusätzlichen Bahnsteigabschlüssen das Betreten der Gleisanlagen erschweren.

Eine häufige Störungsursache für Oberleitungsstörungen sind Luftballons. Hier wurden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, z. B. Hinweiskarten für Fahrgäste sowie „Erklärvideos“ in den Deckengondeln. Die Hausordnung der DB Station&Service AG wurde um einen Hinweis zum Verbot von Luftballons in den Tunnelstationen ergänzt. Zudem weisen Mitarbeiter der DB Sicherheit die Fahrgäste auf Gefahren und mögliche Folgen hin. Um das Risiko weiter zu reduzieren, werden im Zuge der Revitalisierung der Tunnelbahnhöfe in der Stammstrecke Piktogramme mit dem Hinweis auf das Verbot von Luftballons in den Stationen angebracht. Gleichzeitig werden „Luftballonabweiser“ an den Decken der Stationen montiert, die einen Luftballon vor dem Gefahrenbereich Oberleitung abfangen.

6. Welche Maßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung insbesondere vorgesehen, um die Zuverlässigkeit des Stellwerks am Ostbahnhof zu verbessern?

Das Relais-Stellwerk am Münchner Ostbahnhof wird in den nächsten Jahren durch die DB Netz AG erneuert und mit digitaler Technik ausgestattet. Die geplante Inbetriebnahme in 2023 wird sich positiv auf die Betriebsstabilität des S-Bahn-Netzes auswirken.

7. Wie stellt sich der Bedarf an Hauptuntersuchungen an den Münchner S-Bahn-Zügen nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten acht Jahren (2020 bis 2027) dar – unter der Annahme, dass die vorhandenen Züge weiterbetrieben werden und die sechsjährige Revisionsfrist bei allen Zügen zustandsbedingt jeweils auf acht Jahre verlängert werden kann (bitte gesondert nach Kalendermonaten in den Jahren 2020 bis 2027 angeben)?

Die Termine für eine Fahrzeugrevision werden entsprechend dem Instandhaltungshandbuch einer Fahrzeugbaureihe festgelegt. Sie sind für die Fahrzeugbaureihen der S-Bahn München laufkilometerabhängig und stehen nicht unmittelbar in Bezug zur Untersuchung nach § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Die bestellten und durchgeführten Laufleistungen können sich jährlich ändern.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.