

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München

Der Betrieb der Münchner S-Bahn bereitet seit vielen Jahren eine Reihe schwerwiegender Probleme: Züge kommen verspätet oder fallen ganz aus, manche kommen mit weniger Wagen als ursprünglich geplant, die Züge fahren nicht in der vorgesehen Reihenfolge. Die Ursachen für diese Störungen sind bekannt: Stellwerksstörungen, defekte Weichen, Signalprobleme, technische Probleme mit den Zügen der alten DB-Baureihe 420, Türstörungen, Personalmangel, Polizeieinsätze, Personen im Gleis (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-stoerungen-stellwerk-deutsche-bahn-1.5491467?reduced=true>; <https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-s-bahn-probleme-verspaetungen-zuege-planungsfehler-ausfaelle-zr-91126198.html>).

Züge der neuen DB-Baureihe 423 müssen zum Teil im Instandhaltungswerk Hagen (NRW) repariert werden (Antwort auf die Schriftliche Frage 70 des Abgeordneten Wolfgang Wiehle auf Bundestagsdrucksache 20/290).

Um für die Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke besser vorbereitet zu sein, wurden im Frühjahr 2021 insgesamt 15 gebrauchte Triebwagen der DB-Baureihe 424 von der S-Bahn Hannover erworben. Da deren Einstiegshöhe jedoch geringer ist als die Bahnsteighöhen, sind sie nicht auf der Stammstrecke einsetzbar (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/flottenverst%C3%A4rkung-f%C3%BCr-s-bahn-m%C3%BCnchen>).

In einer früheren Kleinen Anfrage (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/18380) wurden die Gesamtausfälle und Gesamtverspätungen der Münchner S-Bahn sowie deren Ursachen, aufgeführt nach Jahren, erfragt. Knapp zwei Jahre später möchten die Fragesteller erneut nach Zugausfällen und Zugverspätungen und deren Ursachen sowie nach der Umsetzung des Programms „Zukunft S-Bahn München“ fragen.

Die S-Bahn München hat im Jahr 2018 gemeinsam mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG die Qualitätsoffensive „Zukunft S-Bahn München“ gestartet. Ziele des Programms sind z. B. der barrierefreie Umbau von S-Bahnhöfen; die Verbesserung der Fahrgastinformation, die Modernisierung der Tunnelbahnhöfe auf der Stammstrecke, der WLAN-Ausbau, die Inbetriebnahme einer erweiterten Abstellanlage mit elektronischem Stellwerk, die Modernisierung der Fahrzeugflotte und die Einzäunung der oberirdisch verlaufenden Stammstreckenteile, um die Zahl der Personen im Gleis zu senken (<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/S-Bahn-Muenchen-verbessert-Fahrgastinformation-5251486>).

Darüber hinaus sollten die Triebfahrzeuge der DB-Baureihe 423 modernisiert werden (<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/S-Bahn-Muenchen-verbessert-Fahrgastinformation-5251486>). Um von Luftballons verursachte Oberleitungsstörungen zu reduzieren, wurden bzw. werden entsprechende Hinweisschilder angebracht, Erklärvideos gezeigt und Luftballonabweiser an den Decken der Stationen montiert (Bundestagsdrucksache 19/18380, S. 7).

Die S-Bahn München wird (weiterhin) von der DB-Tochter DB Regio AG betrieben (<https://www.eurailpress.de/nachrichten/betrieb-services/detail/news/bayern-s-bahn-muenchen-verbleibt-bei-db-regio.html>). Hieraus ergibt sich die Zuständigkeit der Bundesregierung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele der im Fahrplan ursprünglich ausgewiesenen S-Bahn-Fahrten im Münchner S-Bahn-Netz sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2020 und 2021 ganz oder teilweise ausgefallen bzw. waren um mindestens 20 Minuten verspätet (bitte in Prozent sowie in ganzen Zahlen nach Kalendermonaten angeben)?
2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweilige Anteil der in Frage 1 aufgezählten ausgefallenen und verspäteten Fahrten, der zurückzuführen ist auf
 - a) Störungen in der Leit- und Sicherungstechnik,
 - b) Oberleitungsstörungen,
 - c) Fremdeinwirkung,
 - d) Fahrzeugmängel,
 - e) Triebfahrzeugstörungen,
 - f) Witterung,
 - g) behördliche Anordnungen,
 - h) gefährliche Ereignisse,
 - i) verspätet eingetroffenen Zug am Endbahnhof,
 - j) fehlende Fahrzeuge?
3. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2021 die Zahl der Personen im Gleis, und welche Orte sind sogenannte Hotspots?
4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2021 die Zahl der Oberleitungsstörungen in Tunneln, die auf Luftballons zurückgeführt werden konnten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Wie viele Triebfahrzeuge der DB-Baureihen umfasst die aktuelle Fahrzeugflotte der S-Bahn München bezüglich
 - a) der DB-Baureihe 420,
 - b) der DB-Baureihe 423,
 - c) der DB-Baureihe 424,
 - d) eventueller weiterer Baureihen?
6. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass es mit der DB-Baureihe 420 technische Probleme gibt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Wenn ja, welcher Art sind diese Probleme?

7. Welche Maßnahmen haben die Deutsche Bahn oder andere zuständige Stellen in den Jahren 2019 bis 2021 durchgeführt, um den in Frage 2 erfragten Störungsursachen zu begegnen?
8. Welche Maßnahmen planen die Deutsche Bahn oder andere zuständige Stellen in den Jahren 2022 bis 2024, um den in Frage 2 erfragten Störungsursachen zu begegnen?

Berlin, den 14. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

