Bayerischer Staatsminister für
Wohnen, Bau und Verkehr

Christian Bernreiter

Präsidentin
des Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

| Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom | Unser Zeichen | München |
|---|---|---|
| PI/G-4255-3/2833 B, 03.08.2023 | StMB-55-3555.3-5-41-2 | 14.09.2023 |

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Johannes Becher (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) vom 03.08.2023 betreffend "Regionalverkehr (inkl. S-Bahnen) auf der Strecke Landshut – München"**

Anlagen:
- Übersicht Zugbildung RE 50 DB Regio (Anlage 1)
- Übersicht Zugbildung RB 33 ÜFEX (Anlage 2)
- Übersicht Zugbildung S-Bahn München (Anlage 3)
- Übersicht Zugbildung ALEX Nord (Anlage 4)
- Übersicht Zugbildung RE 3 DB Regio (Anlage 5)

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung:

Für die bundeseigene Schieneninfrastruktur liegt die Zuständigkeit gemäß Grundgesetz beim Bund. Die Bahnstrecke Landshut – München gehört der bundeseigenen DB Netz AG.

*Zu 1.A): Wie oft kam es im Jahr 2023 auf der Bahnstrecke zwischen München Hbf und Landshut Hbf (inkl. S-Bahn) zu Zugausfällen? (Bitte aufschlüsseln nach Zugnummer)*

Telefon: 089 2192-02 ministerbuero@stmb.bayern.de Franz-Josef-Strauß-Ring 4
Telefax: 089 2192-13350 www.stmb.bayern.de 80539 München

Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Zugausfallquoten im ersten Halbjahr 2023 der Linien im S-Bahn- und Regionalverkehr, die im Abschnitt München – Landshut verkehren:

| **S1** | **RE 2/ RE 25** | **RE 3** | **RE 22** | **RB 33** | **RE 50** |
|---|---|---|---|---|---|
| 4,35 % | 3,62 % | 1,28 % | 6,43 % | 3,98 % | 2,23 % |

*Zu 1.B): Was waren die Gründe für die Ausfälle?*

Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Anteile der Gründe für die unter Frage 1.A) aufgelisteten Zugausfälle:

| **Grund** | **Anteil** |
|---|---|
| Infrastruktur (Bauarbeiten) | 42,7 % |
| externe Einflüsse / gefährliche Ereignisse | 31,5 % |
| Infrastruktur (Leit- und Sicherungstechnik, Weichen, Bahnübergänge) | 11,5 % |
| Fahrzeuge | 7,2 % |
| Personal (Eisenbahnverkehrsunternehmen) | 5,4 % |
| Sonstiges | 1,8 % |

*Zu 1.C): Wie hat sich die Anzahl der Zugausfälle im Vergleich zum Jahr 2022 entwickelt?*

Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Zugausfallquoten der Linien im S-Bahn- und Regionalverkehr, die im Abschnitt München – Landshut verkehren, in den Zeiträumen Januar 2023 bis einschließlich Juni 2023 sowie Januar 2022 bis einschließlich Juni 2022:

| | S1 | RE 2/RE 25 | RE 3 | RE 22 | RB 33 | RE 50 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2023 (1. Halbjahr)** | 4,35 % | 3,62 % | 1,28 % | 6,43 % | 3,98 % | 2,23 % |
| **2022 (1. Halbjahr)** | 4,84 % | 1,74 % | 2,10 % | 4,57 % | 7,83 % | 1,63 % |

*Zu 2.A): In welchem Umfang fehlten Waggons auf dieser Strecke in den Monaten seit November 2022? (bitte die Anzahl der Zugkilometer angeben)*

Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die gefahrenen Zugkilometer mit abweichender Zugbildung der Linien im S-Bahn- und Regionalverkehr, die im Abschnitt München – Landshut verkehren, im Zeitraum November 2022 bis einschließlich Juni 2023:

| S1 | RE 2/RE 25 | RE 3 | RE 22 | RB 33 | RE 50 |
|---|---|---|---|---|---|
| 74.767 km | 417.294 km | 443.082 km | * | 24.241 km | 520.399 km |

*Aufgrund eines Datenbankfehlers liegen die Werte für den RE 22 bisher noch nicht vor.

Hinweis: Bei Zügen, die als Lok-Wagen-Garnituren verkehren, ergeben sich tendenziell höhere Zugkilometer mit Abweichungen als bei Triebfahrzeugen. Grund hierfür ist, dass auch relativ geringe Abweichungen voll in die Zugkilometer einberechnet werden.

*Zu 2.B): Welche Gründe haben die Waggon-Ausfälle und die damit einhergehenden Zugkürzungen?*

Laut dem Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio, das auf dieser Strecke weit überwiegend die Nahverkehrsleistungen fährt, steht ein Großteil der Doppelstock-Garnituren (Dosto) aufgrund hohen Schadstands und verschiedener Störungen nicht wie geplant zur Verfügung. Eine schwierige Ersatzteilversorgung infolge der Corona-Pandemie und des Ukraine-Krieges sowie massive Probleme aufgrund

des Fachkräftemangels führen zu überdurchschnittlichen Verzögerungen bei den Werkstatttätigkeiten.

Auch Störungen bei der Bahninfrastruktur der DB Netz AG tragen dazu bei, dass Züge nicht immer dort zur Verfügung stehen, wo ihr regulärer Einsatz geplant ist.

*Zu 2.C): Haben die zusätzlichen Instandhaltungskapazitäten für den Triebwagen ET 440, die durch das Auslaufen des Verkehrsvertrags „E-Netz Augsburg“ seit dem letzten Fahrplanwechsel zur Verfügung stehen, zu einer Verbesserung in der Praxis geführt?*

Nach Angaben von DB Regio hatte das Auslaufen des Verkehrsdurchführungsvertrags „E-Netz Augsburg“ lediglich eine geringfügige Verbesserung bei der Fahrzeuginstandhaltung zur Folge.

*Zu 3.A): Welche Anzahl von Waggons/Zuggarnituren sind für die Regionalzüge auf der Strecke zwischen München Hbf und Landshut Hbf für die einzelnen Zugnummern aktuell vertraglich vereinbart?*

*Zu 3.B): Wie oft wurden die vertraglichen Verpflichtungen bei den einzelnen Zügen nicht eingehalten? (bitte für das Jahr 2022 und das laufende Jahr 2023 angeben)*

Die Fragen 3.A) und 3.B) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Anlagen 1 bis 5 geben Auskunft über Abweichungen von der vertraglich vereinbarten Regelzugbildung. Es sind alle Leistungen aufgeführt, die nicht in der vorgesehenen Zugbildung erbracht wurden. Alle nicht dargestellten Leistungen wurden in der vorgesehenen Zugbildung erbracht.

*Zu 3.C): Welche Maßnahmen hat die BEG bisher gegenüber der DB Regio ergriffen, um einen vertragsgemäßen Zustand zu gewährleisten?*

Für die Betriebsdurchführung und somit auch für die Bereitstellung der Sitzplatzkapazitäten sind die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) beauftragten Verkehrsunternehmen verantwortlich. Die BEG befindet sich in regelmäßigem Austausch mit DB Regio zur aktuellen Fahrzeugsituation und hat DB Regio bereits mehrfach aufgefordert, die Probleme nachhaltig und mit Hochdruck zu lösen.

Des Weiteren kürzt die BEG das Bestellerentgelt, wenn Züge nicht in der vertraglich vereinbarten Konfiguration fahren.

*Zu 4.A): War in der Ausschreibung die Pflicht zur Vorhaltung von Ersatzwaggons beinhaltet?*

*Zu 4.B): Wenn ja, werden diese bereits eingesetzt?*

*Zu 4.C): Wenn nein, warum nicht?*

Die Fragen 4.A) bis 4.C) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei allen Wettbewerbsprojekten fordert die BEG eine Reservequote, die gewöhnlich 15 Prozent des Sitzplatzangebots der im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge umfasst. Bei Wartung, Instandhaltung oder Ausfall der regulären Züge wird diese Reserve eingesetzt.

*Zu 5.A): Welche kurzfristigen Maßnahmen sind vorgesehen, um die Situation der fehlenden Waggons zeitnah zu verbessern?*

Es wird auf die Antwort zu Frage 3.C) verwiesen.

*Zu 5.B): Ist geplant zumindest in den Hauptstoßzeiten schnell wieder einen vertragsgemäßen Zustand herzustellen (beispielhaft sei hier der RE 3, Abfahrt 07:09 Uhr in Freising, und RE 50, Abfahrt 07:32 Uhr in Freising, genannt)?*

Die von der BEG beauftragten Verkehrsunternehmen nennen als kurzfristiges Ziel insbesondere stark frequentierte Züge, die eine außerordentlich hohe Besetzung aufweisen, möglichst entsprechend der Nachfrage zu bedienen und gemäß der vertraglich vereinbarten Zugbildung bereitzustellen.

*Zu 5.C): Auf welchen anderen Strecken in Bayern gab es in den letzten Monaten in vergleichbarer Weise reduziertes Sitzplatzangebot, fehlende Waggons und Zugkürzungen?*

Zu Abweichungen in ähnlichen Größenordnungen ist es bei der Mainfrankenbahn, bei der S-Bahn Nürnberg und beim Augsburger Netz, Los 1 gekommen.

*Zu 6.A): Wie oft kam es im Jahr 2023 zu Unpünktlichkeit über 5 Minuten, über 10 Minuten und über 30 Minuten in den Regionalzügen auf der Strecke zwischen München Hbf und Landshut Hbf?*

Im ersten Halbjahr 2023 waren auf dieser Strecke 21,1 Prozent der Regionalzüge über fünf, 9,0 Prozent über zehn und 1,7 Prozent über 30 Minuten verspätet.

*Zu 6.B): Was waren die Gründe für diese Unpünktlichkeit?*

Die Gründe für Verspätungen und deren Anteile können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

| **Grund** | **Anteil** |
|---|---|
| Infrastruktur (Leit- und Sicherungstechnik, Weichen, Bahnübergänge) | 32,63 % |
| Verkehrliche Durchführung | 25,82 % |
| Externe Einflüsse / gefährliche Ereignisse | 17,00 % |
| Fahrzeuge | 9,86 % |
| Infrastruktur (Bauarbeiten) | 7,87 % |
| Anschluss | 4,90 % |
| Sonstiges | 1,93 % |

Hinweis: In dieser Aufstellung sind ausschließlich diejenigen Verspätungen berücksichtigt, die sich einer direkten Ursache zuordnen lassen. Folgeverspätungen sind ausgeklammert. Solche Folgeverspätungen machen jedoch etwa 60 Prozent aller Verspätungen aus.

*Zu 6.C): Was wird unternommen, um die Probleme abzustellen?*

Nachdem die überwiegenden Ursachen im zunehmenden Instandhaltungsstau liegen, hat der Freistaat seine Aktivitäten intensiviert, bei Bund und DB eine Verbesserung der Infrastruktur einzufordern. Der Freistaat pocht dabei seit längerem auf eine Optimierung der Baumaßnahmen, damit die Auswirkungen auf die Fahrgäste möglichst gering bleiben.

Der Freistaat befindet sich zudem in einem engen Austausch mit allen beteiligten Akteuren, um kurzfristige und nachhaltige Verbesserungen der Situation zu erreichen. Zudem steht der Freistaat im Rahmen regelmäßiger Qualitätsgespräche in permanenten Kontakt mit den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen und lässt sich über die Beeinträchtigungen im Detail unterrichten. Dazu gehören beispielsweise eine detaillierte Analyse fahrzeugbedingter Beeinträchtigungen sowie Prozess-Optimierungen in den Werkstätten ebenso wie das Monitoring auffälliger Betriebsstellen und deren Infrastruktur wie Weichen und Signale.

*Zu 7.A): Wie viele beschrankte Bahnübergänge befinden sich auf der Strecke zwischen München Hbf und Landshut Hbf? (bitte mit Ortsangabe)*

*Zu 7.B): Wie häufig kam es an den jeweiligen Bahnübergängen im Jahr 2023 zu Störungen?*

*Zu 7.C): Was wird unternommen, um die Störungen dauerhaft zu beheben?*

Die Fragen 7.A) bis 7.C) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bahnübergänge sind höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen. Ihre Erhaltung ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

*Zu 8.A): Wie soll der von Minister Bernreiter ins Gespräch gebrachte 15-Minuten-Takt für die S1 bis zum Jahr 2030 ohne Erhöhung der Gleiskapazität realisiert werden?*

Um das Angebot bei der S-Bahn München weiter auszubauen und noch attraktiver zu gestalten, ist die Einführung eines ganztägigen 15-Minuten-Takts kombiniert mit Taktverstärkern langfristiges Ziel des Freistaates.

Durch die Bauverzögerungen bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke gibt es Überlegungen, den 15-Minuten-Takt vorzuziehen. Maßgeblich für eine Umsetzung ist, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen an der DB-Schieneninfrastruktur auf den S-Bahn-Außenästen noch geschaffen werden. Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind in Planung oder in Bau.

*Zu 8.B): Kann aus Sicht der Staatsregierung die Zugkapazität der bestehenden Gleise, insbesondere im besonders ausgelasteten Streckenabschnitt zwischen Neufahrn und Moosach, durch bauliche Maßnahmen erhöht werden?*

Auf der genannten Strecke München – Freising (– Landshut) lässt der Freistaat derzeit im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ mehrere Maßnahmen untersuchen, die unter dem Projekt U10 „Ausbau München – Freising – Landshut“ zusammengefasst sind. Die Präsentation der Gutachter des Freistaates und der Deutschen Bahn kann unter https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/2023-02-28-dialogforum_nordost_internet.pdf eingesehen werden. Die abschließenden gutachterlichen Resultate liegen voraussichtlich im Jahr 2024 vor.

*Zu 8.C): Wie steht die Staatsregierung zur Idee eine Regionalbahn zwischen München Hbf und Landshut Hbf mit Abfahrt um ca. 01.00 Uhr früh einzurichten, da sich die letzte Fahrtmöglichkeit nach Landshut mit dem ALX RE 2 bereits um 0.04 Uhr darstellt und der Wunsch aus der Bevölkerung nach einer späteren Verbindung immer wieder geäußert wird?*

Die vorgeschlagene Regionalbahn-Verbindung von München nach Landshut zur Nachtzeit wird im kommenden Verkehrsvertrag Donau-Isar ab Dezember 2024 zunächst in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag umgesetzt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter
Staatsminister