



Christian Bernreiter, MdL

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
P I-1312-2-3/273 B, 13.05.2024,
EW

Unser Zeichen
StMB-55-3555.5-8-45-2

München
13.06.2024

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Markus Walbrunn (AfD) vom
13.05.2024 betreffend "Ausfälle, Verspätungen und Störungen im Bayeri-
schen Bahnnetz insbesondere der Metropolregion München und der S-Bahn
München II"**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Voranstellend ist festzuhalten, dass die Eisenbahninfrastruktur im Bereich des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) der Jahre 2021 bis 2023 ausschließlich den damaligen bundeseigenen Netzbetreibern DB Netz AG und DB Station&Service AG gehörte und gemäß Grundgesetz der Bund für die bundeseigene Schieneninfrastruktur zuständig ist.

Zu 1.1: Welche Verkehrsleistungen im Bereich Schienennahverkehrs wurden seitens der Staatsregierung in den Jahren 2021 bis einschließlich 2023 im Zuständigkeitsgebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) bestellt (bitte für die jeweiligen Jahre nach Art, Häufigkeit und dem Erbringer der bestellten Leistungen in den einzelnen Monaten aufschlüsseln)?

Aufgrund des in der Anfrage genannten Zeitraums wird bei der Antwort das bis zur Verbunderweiterung Ende 2023 existierende Verbundgebiet des MVV unterstellt. Mit Ausnahme der S-Bahn München handelt es sich bei allen Regionalverkehrsleistungen um Verkehre, die über das MVV-Gebiet hinausgehen. Nachfolgend werden daher die Verkehrsnetze aufgeführt, innerhalb derer Verkehrsleistungen im MVV-Gebiet im Schienenpersonennahverkehr erfolgt sind.

Für das Jahr 2021:

Verkehrsnetz	Art	Betreiber	Anmerkungen
Linienstern Mühldorf	Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB)	DB Regio / Südostbayernbahn	
S-Bahn München	S-Bahn	DB Regio/ S-Bahn München	
München - Passau	RE	DB Regio	
Werdenfels	RE, RB	DB Regio	
Ringzug West/NBS	RE, RB	DB Regio	
D-Netz Allgäu	RE	DB Regio	
Vorortverkehr München - Buchloe	RE, RB	DB Regio	ab 12/2021
E-Netz Allgäu	RE, RB	Go-Ahead Bayern	
Augsburger Netze (Los 1)	RE, RB	Go-Ahead Bayern	
IR 25 Nord	RE	Die Länderbahn	
Bayerisches Oberland	RB	BOB (BRB)	
Dieselnetz Augsburg I	RB	BRB	nur Einzelzüge („Neuschwanstein-Express“)
Dieselnetz Augsburg II	RB	BRB	
E-Netz Rosenheim	RE, RB	BOB (BRB)	

Für das Jahr 2022:

Verkehrsnetz	Art	Betreiber	Anmerkungen
Linienstern Mühldorf	RE, RB	DB Regio / Südost-bayernbahn	
S-Bahn München	S-Bahn	DB Regio / S-Bahn München	
München - Passau	RE	DB Regio	
Werdenfels	RE, RB	DB Regio	
Ringzug West/NBS	RE, RB	DB Regio	
D-Netz Allgäu	RE	DB Regio	
Vorortverkehr München - Buchloe	RE, RB	DB Regio	
E-Netz Allgäu	RE, RB	Go-Ahead Bayern	
E-Netz Augsburg	RE, RB	DB Regio	bis 12/2022
Augsburger Netze (Los 1)	RE, RB	Go-Ahead Bayern	ab 12/2022
IR 25 Nord	RE	Die Länderbahn	
Bayerisches Oberland	RB	BOB (BRB)	
Dieselnetz Augsburg I	RB	BRB	nur Einzelzüge („Neu-schwanstein-Express“)
Dieselnetz Augsburg II	RB	BRB	bis 12/2022
Augsburger Netze (Los 2)	RB	BRB	ab 12/2022
E-Netz Rosenheim	RE, RB	BOB (BRB)	

Für das Jahr 2023:

Verkehrsnetz	Art	Betreiber	Anmerkungen
Linienstern Mühldorf	RE, RB	DB Regio / Südost-bayernbahn	
S-Bahn München	S-Bahn	DB Regio / S-Bahn München	
München - Passau	RE	DB Regio	
Werdenfels	RE, RB	DB Regio	
IR 25 Nord	RE	Die Länderbahn	bis 12/2023
Expressverkehr Ostbayern (Los 1)	RE	DB Regio	ab 12/2023
Expressverkehr Ostbayern (Los 2)	RE	Die Länderbahn	ab 12/2023
Ringzug West/NBS	RE, RB	DB Regio	
D-Netz Allgäu (Los 2)	RE	DB Regio	
Vorortverkehr München - Buchloe	RE, RB	DB Regio	
E-Netz Allgäu	RE, RB	Go-Ahead Bayern	
Augsburger Netze (Los 1)	RE, RB	Go-Ahead Bayern	
Bayerisches Oberland	RB	BOB (BRB)	
Dieselnetz Augsburg I	RB	BRB	nur Einzelzüge („Neu-schwanstein-Express“)
Augsburger Netze (Los 2)	RB	BRB	
E-Netz Rosenheim	RE, RB	BOB (BRB)	

Zu 1.2: Welche Kosten entstanden in diesem Zusammenhang (bitte aufschlüsseln nach Art der bestellten Verkehrsleistungen in den jeweiligen Jahren und Monaten)?

.

Zu 1.3: Welche Einnahmen wurden in diesem Zusammenhang generiert (bitte aufschlüsseln nach Art der bestellten Verkehrsleistungen in den jeweiligen Jahren und Monaten)?

Die Fragen 1.2 und 1.3 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die für die Verkehrsleistungen entrichteten Bestelltgelte des Freistaats fallen genauso unter das Betriebs- und Geschäftsgeheimnis wie die Höhe der Einnahmen durch die Fahrkartenverkäufe. Daher können hierzu keine Angaben gemacht werden.

Zu 2.1: Welche Infrastrukturdefizite führten in den Jahren 2021 bis einschließlich 2023 am häufigsten zu Ausfällen im S-Bahn-Betrieb (bitte für die jeweiligen Jahre die zehn am meisten aufgetretenen Infrastrukturmängel sowie deren Häufigkeit aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausfallursachen im Bereich „Infrastruktur“ bei der S-Bahn München (Prozent-Anteile bezogen auf die Ausfallkilometer):

Jahr	Ausfallursache	Anteil
2021	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	59,1 %
	Weichen	26,9 %
	Bahnübergangssicherungsanlagen	5,1 %
	Fahrbahn	4,7 %
	Oberleitungsanlagen	2,7 %
	Telekommunikationsanlagen	0,5 %
	Sonstiges Technik Netz	0,3 %
	Anlagen DB Energie	0,2 %
	Technisches Personal Netz	0,2 %
	Netzfahrzeuge	0,2 %
2022	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	58,1 %
	Weichen	12,5 %
	Fahrbahn	10,7 %
	Mängellangsamfahrstelle	6,2 %
	Bahnübergangssicherungsanlagen	5,0 %
	Oberleitungsanlagen	3,4 %
	Sonstiges Technik Netz	2,3 %
	Verkehrsstationen	1,1 %
	Telekommunikationsanlagen	0,4 %
	Anlagen DB Energie	0,2 %
2023	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	39,0 %
	Fahrbahn	25,0 %
	Weichen	20,5 %
	Bahnübergangssicherungsanlagen	6,5 %
	Oberleitungsanlagen	2,4 %
	Mängellangsamfahrstelle	2,3 %
	Sonstiges Technik Netz	2,0 %
	Technisches Personal Netz	0,9 %
	Verkehrsstationen	0,5 %
	Telekommunikationsanlagen	0,4 %

Quelle: Elektronischer Qualitätsbericht BEG

Zu 2.2: Welche Infrastrukturdefizite führten in den Jahren 2021 bis einschließlich 2023 am häufigsten zu Verspätungen von über einer Minute bei S-Bahnverbindungen (bitte für die jeweiligen Jahre die zehn am meisten aufgetretenen Infrastrukturmängel sowie deren Häufigkeit aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Verspätungsursachen und deren Anteile in Bezug auf die aufgetretenen Fälle bei der S-Bahn München:

Jahr	Verspätungsursache	Anteil
2021	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	58,8 %
	Weichen	16,0 %
	Bahnübergangssicherungsanlagen	12,5 %
	Fahrbahn	4,3 %
	Sonstiges Technik Netz	2,3 %
	Mängellangsamfahrstelle	2,1 %
	Anlagen DB Energie	1,2 %
	Telekommunikationsanlagen	1,1 %
	Oberleitungsanlagen	0,7 %
	Technisches Personal Netz	0,6 %
2022	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	40,3 %
	Mängellangsamfahrstelle	23,7 %
	Weichen	10,5 %
	Fahrbahn	10,2 %
	Bahnübergangssicherungsanlagen	9,1 %
	Sonstiges Technik Netz	3,1 %
	Telekommunikationsanlagen	0,9 %
	Verkehrsstationen	0,6 %
	Technisches Personal Netz	0,6 %
	Oberleitungsanlagen	0,5 %
2023	Mängellangsamfahrstelle	31,5 %
	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	28,7 %
	Fahrbahn	11,4 %
	Weichen	11,4 %
	Bahnübergangssicherungsanlagen	10,5 %
	Sonstiges Technik Netz	2,6 %
	Telekommunikationsanlagen	1,6 %
	Technisches Personal Netz	0,7 %
	Verkehrsstationen	0,7 %
	Oberleitungsanlagen	0,7 %

Quelle: Elektronischer Qualitätsbericht BEG

3.1 Welche „externe Einflüsse / gefährliche Ereignisse“ (im Sinne der Antwort der Staatsregierung vom 25.03.2024) führten in den Jahren 2021 bis einschließlich 2023 am häufigsten zu Ausfällen im S-Bahn-Betrieb (bitte für die jeweiligen Jahre die zehn am meisten aufgetretenen „externe Einflüsse / gefährliche Ereignisse“ sowie deren Häufigkeit aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausfallursachen im Bereich „externe Einflüsse / gefährliche Ereignisse“ bei der S-Bahn München (Prozent-Anteile bezogen auf die Ausfallkilometer):

Jahr	Ausfallursache	Anteil
2021	Streik	70,1 %
	Fremdeinwirkung	15,6 %
	Behördliche Anordnung	5,7 %
	Gefährliche Ereignisse	4,5 %
	Witterung	4,1 %
	Schmierfilm	< 0,1 %
	Externe Einflüsse Infrastrukturbetreiber	< 0,1 %
2022	Fremdeinwirkung	42,0 %
	Gefährliche Ereignisse	30,8 %
	Behördliche Anordnung	23,2 %
	Witterung	4,0 %
	Streik	< 0,1 %
2023	Witterung	46,0 %
	Streik	23,5 %
	Gefährliche Ereignisse	11,9 %
	Fremdeinwirkung	11,0 %
	Behördliche Anordnung	7,6 %
	Schmierfilm	< 0,1 %

Quelle: Elektronischer Qualitätsbericht BEG

3.2 Welche „externe Einflüsse / gefährliche Ereignisse“ (im Sinne der Antwort der Staatsregierung vom 25.03.2024) führten in den Jahren 2021 bis einschließlich 2023 am häufigsten zu Verspätungen von über einer Minute bei S-Bahnverbindungen (bitte für die jeweiligen Jahre die zehn am meisten aufgetretenen „externe Einflüsse / gefährliche Ereignisse“ sowie deren Häufigkeit aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Verspätungsursachen und deren Anteile in Bezug auf die aufgetretenen Fälle bei der S-Bahn München:

Jahr	Verspätungsursachen	Anteil
2021	Fremdeinwirkung	50,7 %
	Behördliche Anordnungen	22,8 %
	Witterung	15,4 %
	Gefährliche Ereignisse	10,2 %
	Streik	0,9 %
	Schmierfilm	< 0,1 %
	Externe Einflüsse Infrastrukturbetreiber	< 0,1 %
2022	Fremdeinwirkung	50,0 %
	Behördliche Anordnungen	33,3 %
	Gefährliche Ereignisse	12,0 %
	Witterung	4,6 %
	Schmierfilm	< 0,1 %
	Externe Einflüsse Infrastrukturbetreiber	< 0,1 %
2023	Fremdeinwirkung	47,3 %
	Behördliche Anordnungen	30,6 %
	Gefährliche Ereignisse	12,0 %
	Witterung	9,5 %
	Streik	0,5 %
	Schmierfilm	0,2 %

Quelle: Elektronischer Qualitätsbericht BEG

Zu 4.1: Wie viele der durch „Bauarbeiten“ (im Sinne der Antwort der Staatsregierung vom 25.03.2024) verursachten Ausfällen im S-Bahn-Betrieb, in den Jahren 2021 bis einschließlich 2023, waren Baumaßnahmen an der 2. Stammstrecke zuzuordnen (bitte für die jeweiligen Jahre die jeweiligen Fallzahlen für die 2. Stammstrecke und die zehn häufigsten sonstigen Baumaßnahmen aufschlüsseln)?

Zu 4.2 Wie viele der durch „Bauarbeiten“ (im Sinne der Antwort der Staatsregierung vom 25.03.2024) verursachten Verspätungen im S-Bahn-Betrieb, in den Jahren 2021 bis einschließlich 2023, waren Baumaßnahmen an der 2. Stammstrecke zuzuordnen (bitte für die jeweiligen Jahre die jeweiligen Fallzahlen für die 2. Stammstrecke und die zehn häufigsten sonstigen Baumaßnahmen aufschlüsseln)?

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft des bundeseigenen Netzbetreibers DB InfraGO AG liegen hierzu keine belastbaren Erkenntnisse vor.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter, MdL
Staatsminister