

PRO BAHN e.V., Agnes Bernauer Platz 8, 80687 München

Agnes Bernauer Platz 8
D-80687 München
Tel.: (089) 530031
Fax: (089) 537566
Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Vorsitzender Norbert Moy

Staatsministerin für Wohnen, Bauen und Verkehr
Ilse Aigner
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

9.5.2018

Offener Brief: Zunehmende Defizite bei der S-Bahn München

Sehr geehrte Frau Staatsministerin Aigner,

für die Mehrheit der Menschen im Großraum München ist die S-Bahn ein wichtiges Verkehrsmittel. Leider gelingt es der Deutschen Bahn (DB) zunehmend weniger, die S-Bahn so zu betreiben, dass sie dieser Bedeutung auch gerecht wird. Immer wieder kommt es zu ganzen Serien von Störungen, wobei wir durchaus anerkennen, dass ein Teil dieser Störungen Ursachen hat, die nicht vom Betreiber zu verantworten sind. Allerdings halten wir die Zahl der Störungen, die sich die Deutsche Bahn zurechnen lassen muss, für zu hoch, die Information über Störungen häufig für sehr unglücklich und den Umgang der DB mit Störungen oft für falsch.

Ein weiterer Effekt, der den schlechten Ruf der S-Bahn mit verschuldet, ist die Art und Weise, wie bei Bauarbeiten ein viel zu großer Teil der entstehenden Lasten auf die Fahrgäste abgewälzt wird. Ganz schlimm kommt es, wenn zu baustellenbedingten Einschränkungen weitere Probleme hinzukommen – ein gar nicht so seltener Zustand, von dem man immer den Eindruck hat, dass sich die DB davon überraschen lässt. Wir bitten dabei auch zu bedenken, dass bei Störungen und Bauarbeiten im S-Bahn-Bereich so gut wie nie ein Entschädigungsanspruch für Bahnkunden entsteht. Verunglückte Entschuldigungsaktionen machen die Sache leider nicht besser.

Wie sich allein das Thema Bauarbeiten aus Sicht der Bahnkunden aufsummiert, möchten wir am Beispiel der Linie S 1 erläutern. Wir haben diese Linie gewählt, weil sie auf einer stark belasteten Strecke ohne eigene S-Bahn-Gleise verkehrt, und dadurch schon ohne Baustellen ihren Fahrgästen viele Störungen, Verspätungen und Ausfälle zumutet. Die folgenden Beispiele aus näherer Vergangenheit und Zukunft sind ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Im Sommer wird die Linie für sechs Wochen komplett gesperrt („Sommerbaustelle“).
- Die Bauarbeiten am letzten Aprilwochenende in Freising wurden nicht rechtzeitig fertig, so dass es zwei weitere Tage lang Zugausfälle und Ersatzverkehr mit Taxi und Bus gab.
- Sowohl auf der Stammstrecke als auch nördlich von Neufahrn gibt es immer wieder Zug- und Haltausfälle im Spät- und Nachtverkehr wegen Bauarbeiten.
- Am Pfingstwochenende gibt es auf der S 1 nur Stundentakt und Ersatzverkehr mit Bussen; in der Nacht von Freitag auf Samstag zusätzlich Umleitung wegen Bauarbeiten an der Stammstrecke.

Dazu kommt die Stammstreckensperrung vom 11. bis zum 13. Mai. Die betrifft natürlich alle Linien, aber den Fahrgästen der S 1 wieder einmal ein wenig mehr zugemutet. Nicht nur, dass die S 1 ohne Halt von Moosach zu Hauptbahnhof fährt, zusätzlich dünnt man den Takt auf 30 Minuten aus. Neben der Fahrplanreduzierung funktionieren dann auch Anschlüsse nicht, weil Buslinien zu S1-Bahnhöfen weiter im 20- oder 40-Minuten-Takt fahren. Eine Begründung für die zusätzliche Taktausdünnung liefert die DB nicht. Die Fahrgäste haben solche Entscheidungen aus Sicht des Konzerns einfach hinzunehmen. Betrachtet man die Gesamtlage mit den oben aufgezählten Baustellen und der großen Störanfälligkeit der Linie, ist dieses Aufeinandertürmen von Einschränkungen eine kaum verhüllte Aufforderung, S-Bahn-Fahrten durch Autofahrten zu ersetzen.

Die wiederholte Ausdünnung des Fahrplans zusätzlich zur Stammstreckensperrung trifft ausgerechnet die Fahrgäste der beiden Problemlinien S 1 und S 2. Nicht nur durch die Vorfälle in Riem und Freising sind die Fahrgäste in einer Art Dauerfrust wegen der schlechten Angebotsqualität der DB. Auch in den Ausbauplanungen des Bahnknotens Münchens zeigt sich keinerlei Perspektive, dass sich die Verhältnisse auf den Außenästen von S 1 und S 2 nachhaltig bessern könnten. Ob man sich angesichts dessen bei der S-Bahn über das Empfinden der Bahnkunden im Klaren ist, ist nicht bekannt. Falls ja, so scheint es die Verantwortlichen bei der DB nicht zu kümmern. Es werden Entscheidungen getroffen, die sich lediglich an Betriebsvereinfachung orientieren. Die wirtschaftliche Situation der S-Bahn München ist offensichtlich so gut, dass man bei der DB lieber auf Zugfahrten verzichtet, anstatt Bauarbeiten so zu organisieren, dass die Nachteile für die Fahrgäste minimiert werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hatte bereits im Februar kritisiert, dass die DB den Zweck der Stammstreckensperrung umdefiniert hat. Während letztes Jahr noch von einer Konzentration der Bauarbeiten auf zwei Wochenenden pro Jahr die Rede war, spricht die DB jetzt von Instandhaltungs- und Inspektionsarbeiten, und sieht für Bauarbeiten zusätzliche Sperrungen vor. Das beschert uns dieses Jahr insgesamt fünf Wochenendsperrungen der Stammstrecke. Die Kritik von PRO BAHN blieb allerdings ohne Reaktion bei DB und Politik.

Zum Teil reagieren die Medien auf die fahrgastferne Haltung der DB. In einem Zeitungskommentar zum Ersatzverkehr bei der sogenannten Sommerbaustelle auf der S 1 heißt es: „... zeigen sich die Verantwortlichen im Detail knausrig, uneinsichtig, teilweise auch schikanös“. Mehrere Artikel berichteten über unhaltbare Zustände beim Schienenersatzverkehr auch Tage nach der jüngsten Zugentgleisung in Riem. Die Störfallserie ab Ende Februar beschäftigte die Zeitungen zwei Wochen lang. Die damals von der DB als Problemlöser angepriesene Smartphone-App funktioniert bis heute nicht richtig.

Der Freistaat Bayern sollte sich gründlich überlegen, ob er die Ignoranz der DB gegenüber Fahrgastinteressen weiter fördert. Wir möchten empfehlen, künftige Verkehrsleistungen mit Priorität an Bahnunternehmen zu vergeben, die nicht in einen Konzern eingebunden sind, der gleichzeitig die Schieneninfrastruktur verwaltet. Das Wohlergehen der DB-Verkehrsunternehmen gegenüber Maßnahmen von DB Netz behindert die Transparenz und die Diskussion der Probleme im S-Bahn-Verkehr. Schritte in Richtung einer fahrgastorientierten Angebotsgestaltung, die auch während Bauarbeiten gegeben sein sollte, werden dadurch seit Jahren verhindert. Daher muss es Ziel sein, dass bei allen Entscheidungen und Planungen die resultierende Belastung der S-Bahn-Kunden deutlich stärker gewichtet wird als bisher.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) muss zudem in die Lage versetzt werden, den Eisenbahnunternehmen stärker auf die Finger zu schauen. Fehlentwicklungen wie bei den Stammstreckensperrungen, bei Baumaßnahmen oder bei der Behandlung von Störfällen müssen

frühzeitig erkannt und verhindert werden. Grundsatz sollte bei allem sein, dass darauf geachtet wird, dass Fahrgästen, die stark von Störungen oder vergangenen Maßnahmen betroffen sind, nicht durch die Baustellenplanung oder die Störfallprogramme weitere vermeidbare Lasten auferlegt werden. Es gibt durch Entscheidungen der Vergangenheit im Netz ein Ungleichgewicht zwischen Takt-10-Linien auf der einen Seite, sowie anderen Linien mit hoher Fahrgastlast und ohne eigene S-Bahn-Gleise auf der anderen Seite. Es sollte darauf geachtet werden, dass dieses Ungleichgewicht nicht weiter verstärkt wird. Das ist unserer Meinung nach auch eine Aufgabe für Politik und BEG.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Ausführungen als konstruktiven Beitrag sehen und künftig die Sicht der Fahrgäste in den Entscheidungen des Freistaats Berücksichtigung findet.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Moy, Vorsitzender

Edmund Lauterbach