



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU/FW Fraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
07.08.2025

Nachwirkungen des Bahn-Streiks bei der S-Bahn-München – wie wird künftig ein regelkonformer Betrieb nach Streikende sichergestellt?

Anfrage Nr. 20-26 / F 00852 von Herrn StR Hans-Peter Mehling
vom 30.01.2024, eingegangen am 30.01.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Die Geschäftsordnungsfrist konnte aufgrund personeller Engpässe leider nicht eingehalten werden. Wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrer Anfrage vom 30.01.2024 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Es ist nicht nachvollziehbar, dass es nach Streikende in der Folgeschicht noch zu streikbedingten Störungen komme, da dem Fahr- und Betriebspersonal bereits über die Schichtpläne bekannt sei, wann und wo die jeweilige Schicht startet und endet.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

Für die Betriebsorganisation der S-Bahn München ist nicht die Landeshauptstadt München verantwortlich, sondern die S-Bahn München als Tochtergesellschaft der DB Regio AG. Für die Beantwortung Ihrer Fragen haben wir daher eine Stellungnahme der S-Bahn München eingeholt. Diese teilte uns auf die zugeleiteten Fragen pauschal Folgendes mit:

„Planbarkeit und Verlässlichkeit für unsere Fahrgäste sind uns sehr wichtig. Wir haben während des Streiks ein im Vergleich zu anderen Netzen umfangreiches Angebot aufs Gleis gesetzt – mit Fahrten auf allen Linien, teils sogar im 20-Minuten-Takt. Obwohl bei der S-Bahn

während des Streiks mehr Züge fahren als andernorts, konnten wir den Notfahrplan an allen Streiktagen zuverlässig und vollständig fahren.

Das funktioniert aber nicht mit dem regulären Fahrplan und den bestehenden Schichtplänen und Fahrzeugumläufen. Stattdessen haben wir dafür mit viel Aufwand einen komplett neuen Fahrplan erstellt und dabei auch Lokführer-Schichten und Fahrzeugeinsätze neu geplant. Man muss sich das vorstellen wie einen richtigen Fahrplanwechsel.

Diesen Plan mussten wir bereits bei Bekanntwerden der Streiks erstellen. Ein „Zurückdrehen“ des eng verzahnten und ausgeklügelten Streik-Fahrplans innerhalb von Stunden ist angesichts einer riesigen Menge von Zugfahrten (täglich rund 1.200 S-Bahn-Fahrten) daher leider nur begrenzt möglich, da wir für jede zusätzliche Fahrt Lokführer und Fahrzeuge wieder individuell neu einplanen müssen.

Daran hatten wir sofort nach Bekanntwerden des vorzeitigen Streikendes intensiv und mit vollen Kräften gearbeitet. So gelang es uns, auf der S3 und der S4 zu Betriebsbeginn des entfallenen Streiktages zusätzliche Züge einzusetzen, anschließend folgten dann auch die Linien S1 und S6, sodass auch dort alle 20 bis 60 Minuten S-Bahnen unterwegs waren.“

Wie aus der Stellungnahme hervorgeht, wurden die Fragen leider nicht im Detail beantwortet, sondern lediglich eine pauschale Stellungnahme abgegeben, welche inhaltlich insbesondere auf die erste von Ihnen gestellte Frage eingeht. Wir möchten Ihnen daher auch auf die anderen Fragen eine Antwort geben und hier die fachliche Sicht der Verwaltung schildern:

1) Existieren bei der S-Bahn München Schichtpläne für das Fahr- und Betriebspersonal, die durch den GDL-Streik lediglich unterbrochen wurden und mit einem Notfahrbetrieb während des Streiks ergänzt wurden?

Bei Bekanntwerden eines anstehenden Streiks wird seitens des betroffenen Verkehrsunternehmens (hier S-Bahn München) tagesaktuell ein Notfahrplan erstellt. Hierbei sind verschiedene Einschränkungen zu beachten: Unter anderem muss eine Priorisierung hinsichtlich der gesamtbetrieblichen Wichtigkeit einzelner Linien vorgenommen werden. Außerdem muss insbesondere auch auf betriebsbedingte Einschränkungen bei Fahrzeugumläufen Rücksicht genommen werden: In der Regel ist bereits weit vorher betrieblich festgelegt, welche Fahrleistung welcher S-Bahnzug an welchem Tag zurücklegt sowie wo sich dieser Zug zu Betriebsbeginn befindet und wo dieser zu Betriebsschluss abgestellt wird. Hierbei müssen unter anderem auch die Wartungszyklen einzelner Züge beachtet werden. Züge können dispositiv nicht beliebig durch das S-Bahnnetz „hin und hergeschoben“ werden.

Zudem muss natürlich auch die gesetzliche Pausenzeit vom Fahrpersonal beachtet werden sowie die Möglichkeit, dass einzelne Personen krankheitsbedingt ausfallen können.

2) Ist dem Fahr- und Betriebspersonal der S-Bahn München grundsätzlich bekannt, dass Schichteinteilungen nach dem Ende eines Streiks unverzüglich wieder gelten und einzuhalten sind?

Die Problematik bei der erneuten Betriebsaufnahme liegt in der Regel nicht am Verschulden des Betriebspersonals, sondern daran, dass der zugewiesene Zug sich zu Betriebsbeginn nicht an der Stelle befindet, an der er sich befinden sollte. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn der entsprechende Zug noch an der Stelle steht, an dem er vor Beginn des Streiks abgestellt wurde. Hierbei kann es auch dazu kommen, dass der entsprechende Zug „eingeparkt“ ist (da ein anderes Fahrzeug nicht wie regulär geplant entfernt wurde) oder zum

Zeitpunkt des Verschiebens „in die richtige Stelle im Betriebsablauf“ keine ausreichende Trassenkapazitäten vorhanden sind.

Wie bereits oben beschrieben, ist es nur sehr eingeschränkt möglich, im laufenden Betrieb die Umlaufpläne der Fahrzeuge zu verändern. Es wird daher stets versucht, einen Betriebszustand zu erreichen, in dem das ursprünglich für diesen Umlauf geplante Fahrzeug wieder in den regulären Zugumlauf kommt.

3) Hatte der reduzierte S-Bahnbetrieb in München während des GDL-Streiks irgendwelche Auswirkungen auf das routinemäßige Abstellen der S-Bahnen nach dem täglichen Betriebsende?

Dazu kann die Verwaltung keine Aussage treffen.

4) Wie begründet die S-Bahn München konkret weitere Streikauswirkungen nach Streikende (29.01.2024, 02:00 Uhr) noch wenigstens bis 29.01.2024 12:00 Uhr?

Siehe Antwort auf Frage 2. Die Tatsache, dass auch nach Streikende noch Auswirkungen auf den Gesamtbetrieb bestehen, ist jedoch keine Thematik, die so nur in München besteht. Auch in anderen S-Bahnnetzen in Deutschland kann man nach Streiktagen Ähnliches beobachten. Dies liegt vor allem an der Komplexität des Systems Eisenbahn, welches so nicht mit herkömmlichen Stadtverkehren im ÖPNV vergleichbar ist.

5) Welche organisatorischen Maßnahmen plant die S-Bahn München, um bei künftigen Streiks des Fahr- und Betriebspersonals der S-Bahn eine vollständige Betriebsaufnahme unmittelbar nach Streikende sicherzustellen?

Aufgrund der oben genannten Einschränkungen halten wir es für schwer umsetzbar, dass man eine Situation erreichen kann, in der direkt nach Streikende ein regulärer Fahrbetrieb möglich sein wird. Dennoch werden wir dieses Thema in unseren Gesprächen mit der S-Bahn München anführen und weitere Verbesserungspotentiale im Betriebsablauf ausloten.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent