



Christian Bernreiter, MdL

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
P I-1312-3-4/383 B

Unser Zeichen
StMB-55-3555.5-8-50-16

München
26.11.2025

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Markus Büchler (GRÜNE)
vom 28.10.2025 betreffend Pünktlichkeitsprobleme bei der S7**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung: Für die bundeseigene Schieneninfrastruktur, also auch für das Münchner S-Bahn-Netz, ist gemäß Grundgesetz der Bund verantwortlich, der sich hierbei seiner Infrastrukturunternehmen im DB-Konzern bedient.

Zu 1.: Entwicklung der Pünktlichkeit der S-Bahn-Linien S5 und S7 seit der Trennung der bisherigen durchgehenden Linie S7 im Dezember 2024

a) Wie lauten die monatlichen Pünktlichkeitswerte (in Prozent) seit Januar 2025 für beide Linien?

b) Wie verhält sich die Pünktlichkeit der Linien S5 und S7 im Vergleich zum Durchschnitt aller Münchner S-Bahn-Linien?

c) Wie hoch war der Anteil der Zugausfälle auf der S7 von Juli bis September 2025?

Die Fragen 1.a) bis 1.c) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Monat	Pünktlichkeitsquote Linie S 7	Pünktlichkeitsquote Linie S 5	Durchschnittliche Pünktlichkeitsquote Gesamtnetz
Jan. 2025	91,6%	87,7%	88,4%
Feb. 2025	95,9%	90,5%	89,7%
März 2025	94,9%	94,9%	93,1%
Apr. 2025	94,7%	91,5%	93,1%
Mai 2025	95,0%	96,1%	94,5%
Juni 2025	89,8%	89,8%	88,0%
Juli 2025	85,8%	82,1%	84,7%
Aug. 2025	84,0%	93,1%	91,4%
Sep. 2025	74,2%	85,4%	84,3%

Die jeweilige Zugausfallquote lässt sich auf Basis der vorliegenden Daten nicht für einzelne Linien berechnen.

Zu 2.a): Welche Ursachen für den deutlichen Rückgang der Pünktlichkeit der Linie S7 im Sommer und Herbst 2025 sind bekannt?

Zu 2.b): In welchem Umfang führten technische Defekte an den Fahrzeugen zu Verspätungen oder Ausfällen?

Zu 2.c): Welche infrastrukturellen Einschränkungen (z. B. Langsamfahrstellen, Stellwerksstörungen, Bahnübergänge, Bauarbeiten) trugen zur Unpünktlichkeit bei?

Die Fragen 2.a) bis 2.c) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Rückgang der Pünktlichkeit geht hauptsächlich auf zusätzlich aufgetretene infrastrukturelle Beeinträchtigungen durch die bundeseigene Infrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG zurück. Gleiserneuerungsarbeiten zwischen Donnersbergerbrücke und Siemenswerke verursachten auf der Linie S7 im Monat August Verspätungen und Zugausfälle. Zu der schon länger bestehenden Langsamfahrstelle bei Icking infolge eines Hangrutsches kam Mitte August eine weitere Langsamfahrstelle bei Höllriegelskreuth hinzu.

Daneben führten diverse andere infrastrukturbedingte Störungen wie beispielsweise beim Stellwerk Ebenhausen-Schäftlarn ebenfalls zu Verspätungen. Zudem haben Anlaufschwierigkeiten in den ersten Wochen nach Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks München Ost am 18. Juni 2025 durch die DB InfraGO AG die Betriebsqualität im gesamten Netz der S-Bahn München negativ beeinflusst.

Außerdem verursachten im Zeitraum von Juni bis September 2025 technische Defekte an den Fahrzeugen weitere Verspätungen.

Zu 3.a): Inwiefern sind außergewöhnliche Ereignisse wie die Wiesen-Zeit oder erhöhte Fahrgastzahlen in die Bewertung eingeflossen?

Genaue Fahrgastzahlen des Jahres 2025 liegen derzeit noch nicht vor. Naturgemäß wirkt sich das Oktoberfest mit dem erhöhten Fahrgastaufkommen und dem unterschiedlichen Fahrgastverhalten auf den Betrieb der S-Bahn München aus. In diesem Zusammenhang war auch dieses Jahr ein deutlicher Anstieg von Personen im Gleis im Bereich Hackerbrücke und Donnersbergerbrücke festzustellen, was sich auch auf die Außenäste auswirkte und auch die von der Linie S7 befahrenen Gleise betraf.

Zu 3.b): Welche Erkenntnisse liegen über die Ursachen und Auswirkungen der gemeldeten Langsamfahrstellen zwischen Icking und Höllriegelskreuth sowie im Abschnitt Donnersbergerbrücke–Siemenswerke vor?

Auf der S-Bahn-Linie S7 gibt es derzeit zwei Langsamfahrstellen, welche nur mit der verminderten Geschwindigkeit von 30 km/h befahrbar sind:

- Baierbrunn von km 12 bis km 12,4 aufgrund eines erforderlichen Schwellenwechsels
- Icking – Wolfratshausen von km 23,2 bis km 23,6 aufgrund eines witterungsbedingten Hangrutsches bei Icking

Laut DB InfraGO AG verursachen die beiden Langsamfahrstellen auf die S-Bahnen Fahrzeitverlängerungen von rund einer Minute je Zug. Hinzu kommen mögliche Verspätungsübertragungen auf andere Züge.

Zu 4.a): Welche Maßnahmen wurden seitens der Deutschen Bahn oder der BEG seit Juli 2025 ergriffen, um die Zuverlässigkeit der Linie S7 zu erhöhen?

Der Freistaat drängt in Gesprächen mit der Infrastrukturbetreiberin auf eine schnellstmögliche Behebung der Infrastrukturprobleme und lässt sich regelmäßig über den aktuellen Sachstand unterrichten. Auch hat er die DB InfraGO AG auf Vorstandsebene aufgefordert, die notwendigen Ressourcen bundesweit zugunsten der im Großraum München nun erforderlichen Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten zu priorisieren, um die Infrastruktureinschränkungen und somit auch die Auswirkungen für die Fahrgäste zu minimieren. Gleichzeitig hat er deutlich gemacht, dass eine verbesserte präventive Instandhaltung erwartet wird, um derartige Vorfälle zukünftig bereits im Vorfeld zu verhindern.

Nach Kenntnis der Staatsregierung führt auch die S-Bahn München interne Reviews durch und prüft unter anderem die Robustheit der Betriebskonzepte angesichts der schwierigen Infrastruktursituation. Zudem hat die S-Bahn München nach eigenen Angaben umfassende betriebliche Maßnahmen ergriffen, um zu vermeiden, dass sich die Probleme im Rahmen der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks München Ost auf die Pünktlichkeit der Verkehrsleistungen auswirken.

Zu 4.b): Wurden Fahrzeugkomponenten ausgetauscht oder nachjustiert (bitte Ergebnis nennen)?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

Zu 4c): Welche kurzfristigen betrieblichen Maßnahmen (z. B. geänderte Wendezeiten, Reservefahrzeuge) wurden umgesetzt?

Zur Stabilisierung der Pünktlichkeit auf der Linie S7 wurde bereits Ende 2022 durch einen zusätzlichen Zugverband eine sogenannte überschlagende Wende in Wolfratshausen montags bis freitags eingeführt. Damit wurde die Wendezeit von 10 auf 30 Minuten vergrößert, um Verspätungen der aus München kommenden Fahrten aufzufangen. Dieses Prinzip wurde auch mit der neuen Linienführung beibehalten. Allerdings ist derzeit der Erfolg dieser Maßnahme aufgrund der mangelbedingten Langsamfahrstellen bereits zwischen Wolfratshausen und Icking entlang der Strecke begrenzt.

Zu 5.a): Sind zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur der S7-Strecke geplant oder bereits beauftragt?

Im Rahmen des vom Freistaat initiierten Programms „Bahnausbau Region München“ wurde ein teilweise zweigleisiger Ausbau der Strecke sowie eine Geschwindigkeitsanpassung zwischen Höllriegelskreuth und Wolfratshausen untersucht. Darüber hinaus wird im weiteren Verlauf der Strecke die eingleisige Verlängerung der Strecke von Wolfratshausen bis nach Geretsried Süd geplant. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 5.b): Wie erklärt die Staatsregierung den Widerspruch zwischen der angekündigten Verbesserung durch die Linienauftrennung (S7 ? S5/S7) und dem tatsächlichen Rückgang der Pünktlichkeit der Linie S7?

Zu 5.c): Welche betrieblichen Vorteile hatte die Linienauftrennung laut Prognose, und wurden diese bisher erreicht?

Die Fragen 5.b) und 5.c) werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die betrieblichen Vorteile der Trennung der Linie S7 und die Einführung der Linie S5 liegen unter anderem in einer Entlastung der Stammstrecke und einer Vermeidung von Verspätungsübertragungen der bisherigen Linienäste. Die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 erfolgten Änderungen haben sich positiv auf die

Betriebsqualität ausgewirkt. Die Pünktlichkeit der Linien S5 und S7 ist im ersten Halbjahr 2025 auf hohem Niveau kontinuierlich angestiegen (siehe Antwort zur Frage 1.). Für den anschließenden Rückgang der Pünktlichkeit sind insbesondere die neu entstandenen infrastrukturellen Einschränkungen verantwortlich.

Zu 6.a): Welche Folgerungen zieht die BEG aus den aktuellen Ergebnissen?

Zu 6.b): Wird eine Überprüfung der Linienaufteilung oder des Fahrplankonzepts geprüft?

Die Fragen 6.a) und 6.b) werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat wird, wie mit der S-Bahn München vereinbart, die Erfahrungen und Statistiken nach einem Jahr geänderter Linienführung analysieren und dann weitere Schlüsse ziehen.

Zu 6.c): Wie bewertet die Staatsregierung die Informationspolitik der Deutschen Bahn im Zusammenhang mit den aktuellen Störungen auf der S7, insbesondere im Hinblick auf die Zuverlässigkeit von Fahrgastinformationen?

Die Qualität der Fahrgastinformation durch die S-Bahn München und die DB InfraGO AG wird als nicht zufriedenstellend bewertet.

Zu 7.a): In welchem Umfang sind inkonsistente oder widersprüchliche Informationen zwischen Bahnsteiganzeigen, Zuganzeigen und App-Daten bekannt?

Der Staatsregierung ist bekannt, dass es inhaltliche Abweichungen zwischen den genannten Informationsmedien gibt. Näherführende Statistiken über das Auftreten solcher Abweichungen liegen jedoch nicht vor.

Zu 7.b): Welche Ursachen liegen fehlerhaften Echtzeitdarstellung (z. B. fehlendes GPS-Tracking bei Fahrzeugen) zugrunde?

Zu 7.c): Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die digitale Fahrgastinformation (z. B. Echtzeitdaten, App-Zuverlässigkeit, Kommunikation bei Ausfällen) zu verbessern?

Die Fragen 7.b) und 7.c) werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Baureihe 424 hat bisher keine Fahrzeugortung. Daher soll das Fahrzeug laut S-Bahn München im Jahr 2026 mit einer Software ausgestattet werden, die eine Fahrzeugortung und Datenbereitstellung für die Anzeige im Fahrzeug und die Apps ermöglichen. Aktuell laufen die Vorbereitungen für die notwendige Zulassung.

Um bis zum Einbau der Ortungstechnik die Fahrgastinformation zu verbessern, wird die S-Bahn München die Störungsprognose auf der S7 besonders in den Fokus nehmen und schneller manuell prognostizieren. Dies soll dann in den digitalen Auskunftsmedien, außer bei der Live-Map, sichtbar sein.

Zu 8.a): Welche weiteren Schritte sind geplant, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Linien S5 und S7 dauerhaft zu stabilisieren, hier bitte auf Art und Umfang der geplanten kurz- und mittelfristigen Investitionen in Infrastruktur oder Technik eingehen?

Zu 8.b): Welche betrieblichen Anpassungen werden geprüft, um den täglichen Betrieb zu entlasten?

Zu 8.c): Bis wann rechnet die Staatsregierung mit einer deutlichen Verbesserung der Pünktlichkeitswerte?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 8.a) bis 8.c) gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der Infrastrukturinvestitionen wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Noch im Jahr 2025 soll nach Auskunft der DB InfraGO AG die Langsamfahrstelle im Bereich Baierbrunn beseitigt werden. Dies entlastet die eingleisige Strecke zwischen Höllriegelskreuth und Wolfratshausen. Ab Februar 2026 finden nach Kenntnis der Staatsregierung weitere Bauarbeiten auf der Linie S7 mit dem Ziel der Beseitigung der Langsamfahrstelle bei Icking statt.

Mit einer spürbaren Verbesserung der Pünktlichkeitswerte auf der Linie S7 ist aus Sicht der Staatsregierung nach Aufhebung dieser Langsamfahrstellen zu rechnen, sofern keine neuen infrastrukturellen Einschränkungen seitens der DB erfolgen.

Der Freistaat und die S-Bahn-München befinden sich im laufenden Austausch über weitere betriebliche Möglichkeiten, um die Qualität des S-Bahn-Betriebs anheben zu können. Bei Einigung und Realisierbarkeit werden diese dann kommuniziert.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter, MdL
Staatsminister