



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 06.11.2017

Winterfestigkeit des Schienenverkehrs in Bayern II – Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einschließlich S-Bahnen und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

- 1.1 Wie viele betriebswichtige Weichen konnten zwischen 2010 und 2017 mit sogenannten Antriebsabdeckungen bzw. Verschlussfachabdeckungen versehen werden (in Anzahl und Prozent der Gesamtzahl betriebswichtiger Weichen)?
- 1.2 Wie viele dieser betriebswichtigen Weichen haben in den Jahren 2010 bis 2017 spezielle Heizeinrichtungen, vor allem leistungsstarke Gasheizungen erhalten (in Anzahl und Prozent der Gesamtzahl betriebswichtiger Weichen)?
- 1.3 Wie verteilen sich diese beiden Vorsorgemaßnahmen für die Jahre 2010 bis 2017 auf die regionalen Bahnknoten in Bayern?

- 2.1 Wie haben sich die Kapazitäten für Enteisungsanlagen in den Jahren 2010 bis 2017 entwickelt?
- 2.2 Wie vollzog sich diese Entwicklung in den Jahren 2010 bis 2017 an regionalen Standorten in Bayern?
- 2.3 Wie war die vergleichbare Entwicklung bei der Errichtung von sogenannten Abtauzelten?

- 3.1 In welchen Betriebsstätten wurden Warmwasserentnahmestellen sowie Heizlüfter zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit in den Jahren 2010 bis 2017 installiert (in Anzahl und Prozent der Gesamtzahl der Betriebsstätten)?
- 3.2 Wie haben sich die Zahl der Warmwasserentnahmestellen sowie der Heizlüfter jeweils entwickelt?
- 3.3 Wie war die vergleichbare mengenmäßige und regionale Entwicklung von sogenannten Elektranten zur Temperierung von Triebfahrzeugen und Fahrgasträumen in Personenzügen?

- 4.1 Wie haben sich die Fahrzeugreserven in den Jahren 2010 bis 2017 entwickelt?
- 4.2 An welchen Standorten in Bayern werden diese Fahrzeugreserven vorgehalten?
- 4.3 Welche technischen Veränderungen an den Fahrzeugen konnten die Wintertauglichkeit insgesamt verbessern?

- 5.1 Wie viele spezielle Schneeräumfahrzeuge wurden 2010 bis 2017 bereitgestellt?
- 5.2 Wo wurden und werden diese Fahrzeuge vorgehalten?
- 5.3 Wie viele vergleichbare Räumfahrzeuge regionaler Firmen gibt es seit 2010 neben den bahneigenen

Räumfahrzeugen, die zur Sicherstellung des Verkehrsablaufs zur Verfügung stehen?

- 6.1 Wie viel Personal konnten die DB AG und die anderen Bahnanbieter 2010 bis 2017 zusätzlich für die besonderen Anforderungen des Verkehrs im Winter bereitstellen?
- 6.2 Wie viele Räum- und Sicherheitskräfte sorgten in den Jahren 2010 bis 2017 zusätzlich für die Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsablaufs?
- 6.3 Wie viele sogenannte Winterpaten haben sich in den Jahren 2010 bis 2017 freiwillig gemeldet, um den reibungslosen Verkehrsablauf zu unterstützen?

- 7.1 An welchen Streckenabschnitten konnte mit der Errichtung von Schneefangzäunen in den Jahren 2010 bis 2017 für winterliche Beeinträchtigungen Vorsorge getroffen werden?
- 7.2 Welche Erkenntnisse lassen sich aus der eingeführten GPS-Überwachung der Schneeräumung auf Bahnhöfen für die Jahre 2010 bis 2017 ableiten?
- 7.3 Wie konnten mit der eingeführten systematischen Störfall- und Ursachenanalyse bei den Weichenstörungen nachweisbare Erfolge erzielt werden?

- 8.1 Welche Maßnahmen, wie z. B. das Pilotprojekt „Kundeninformation im Störfall“, haben in den Jahren 2010 bis 2017 dazu beigetragen, die Information der wartenden Fahrgäste zu verbessern?
- 8.2 Wie lange mussten die Fahrgäste bei Verspätungen und Zugausfällen in den Jahren 2010 bis 2017 durchschnittlich auf geeignete Informationen oder Alternativen warten?
- 8.3 Mit welchen Maßnahmen konnte 2010 bis 2017 das Problem eingefrorener Toiletten und nicht funktionierender Heizungen in den Zügen verbessert werden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 08.12.2017

- 1.1 **Wie viele betriebswichtige Weichen konnten zwischen 2010 und 2017 mit sogenannten Antriebsabdeckungen bzw. Verschlussfachabdeckungen versehen werden (in Anzahl und Prozent der Gesamtzahl betriebswichtiger Weichen)?**
- 1.2 **Wie viele dieser betriebswichtigen Weichen haben in den Jahren 2010 bis 2017 spezielle Heizeinrichtungen, vor allem leistungsstarke Gasheizungen erhalten (in Anzahl und Prozent der Gesamtzahl betriebswichtiger Weichen)?**

- 1.3 Wie verteilen sich diese beiden Vorsorgemaßnahmen für die Jahre 2010 bis 2017 auf die regionalen Bahnknoten in Bayern?**
- 3.3 Wie war die vergleichbare mengenmäßige und regionale Entwicklung von sogenannten Elektranten zur Temperierung von Triebfahrzeugen und Fahrgesträumen in Personenzügen?**
- 6.2 Wie viele Räum- und Sicherheitskräfte sorgten in den Jahren 2010 bis 2017 zusätzlich für die Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsablaufs?**
- 6.3 Wie viele sogenannte Winterpaten haben sich in den Jahren 2010 bis 2017 freiwillig gemeldet, um den reibungslosen Verkehrsablauf zu unterstützen?**
- 7.1 An welchen Streckenabschnitten konnte mit der Errichtung von Schneefangzäunen in den Jahren 2010 bis 2017 für winterliche Beeinträchtigungen Vorsorge getroffen werden?**
- 7.2 Welche Erkenntnisse lassen sich aus der eingeführten GPS-Überwachung der Schneeräumung auf Bahnhöfen für die Jahre 2010 bis 2017 ableiten?**
- 7.3 Wie konnten mit der eingeführten systematischen Störfall- und Ursachenanalyse bei den Weichenstörungen nachweisbare Erfolge erzielt werden?**

Gemäß Art. 87e Abs. 4 des Grundgesetzes (GG) liegt die Zuständigkeit für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes

beim Bund. Dies schließt auch die in den aufgeführten Fragen angesprochenen Infrastrukturen ein. Auf Basis von Art. 87e Abs. 3 GG werden der Bau, die Unterhaltung und das Betreiben der bundeseigenen Schienenwege von der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH sichergestellt, die bundeseigene Wirtschaftsunternehmen privatrechtlicher Natur sind. Da der Freistaat somit für Bau, Unterhaltung und Betrieb der genannten Infrastrukturen nicht zuständig ist und keinen Einblick in die internen Daten der genannten Wirtschaftsunternehmen hat, liegen der Staatsregierung hierzu keine Informationen vor. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), die einen kleinen Teil des öffentlichen Schienennetzes in Bayern besitzen und betreiben, sind ebenfalls unabhängige Unternehmen, weshalb auch hier der Staatsregierung die entsprechenden Daten nicht vorliegen.

2.1 Wie haben sich die Kapazitäten für Enteisungsanlagen in den Jahren 2010 bis 2017 entwickelt?

Die Aktivitäten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Wintervorsorge werden mit Pönalemitteln, also einbehaltenen Mitteln aus der Pünktlichkeitspönale, gefördert. Mit diesen Mitteln, die durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) ausgereicht werden, wurden in den vergangenen Jahren folgende Projekte im Zusammenhang mit Enteisungsanlagen unterstützt:

Jahr der Zusage	EVU	Projekt	Kurzbeschreibung
2017	DB Regio	Enteisungsanlage ARA Laim	Schnellere Enteisung der Fahrzeuge durch den Einsatz einer Enteisungsanlage in der Außenreinigungsanlage Laim.
2017	BOB	Einsatz von Heizlüftern und anderen Enteisungsmöglichkeiten	Schnellere Enteisung der Fahrzeuge durch den Einsatz von Heizlüftern in der Werkstatt Lenggries.
2011	DB Regio	Auftauanlage Hof	Schnellere Enteisung der Fahrzeuge durch den Einsatz von Heizlüftern in der Werkstatt Hof.

Für weitergehende Maßnahmen der EVU, die diese im Rahmen ihrer verkehrsvertraglichen Verpflichtungen eigenständig durchführen, besteht keine Dokumentationspflicht. Diesbezügliche Daten liegen daher nicht vor.

2.2 Wie vollzog sich diese Entwicklung in den Jahren 2010 bis 2017 an regionalen Standorten in Bayern?

Aus Mitteln der Pönale wurden Maßnahmen an den Standorten München-Laim, Lenggries und Hof mitfinanziert.

2.3 Wie war die vergleichbare Entwicklung bei der Errichtung von sogenannten Abtauzelten?

Die Idee der Abtauzelte wurde an verschiedenen Standorten in Bayern pilotiert und durchgeführt. Allerdings zeigte sich, dass sich aufgrund örtlich gegebener Rahmenbedingungen diese Lösung nicht flächendeckend realisieren lässt. So konnten z. B. Abtauzelte im Bereich der DB Regio-Werkstatt Nürnberg wegen der Oberflächenversickerung und im Bereich der DB Regio-Werkstatt Würzburg wegen des Quelleinzugsgebietes nicht installiert werden. Das Abtauen in der Ab-

stanlage in Kempten ist aufgrund der Entwässerung des Oberflächenwassers in die Iller nicht zulässig. An weiteren Standorten war eine Errichtung nicht möglich, da entweder kein Platz vorhanden war oder die Geräuschentwicklung für die Anlieger zu hoch war bzw. wasserschutzrechtliche Bedingungen dem entgegenstehen.

3.1 In welchen Betriebstätten wurden Warmwasserentnahmestellen sowie Heizlüfter zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit in den Jahren 2010 bis 2017 installiert (in Anzahl und Prozent der Gesamtzahl der Betriebsstätten)?

3.2 Wie haben sich die Zahl der Warmwasserentnahmestellen sowie der Heizlüfter jeweils entwickelt?

Aus Mitteln der Pönale wurden Maßnahmen an den Standorten München-Laim, Lenggries und Hof mitfinanziert.

Für weitergehende Maßnahmen der EVU, die diese im Rahmen ihrer verkehrsvertraglichen Verpflichtungen eigenständig durchführen, besteht keine Dokumentationspflicht. Diesbezügliche Daten liegen daher nicht vor.

4.1 Wie haben sich die Fahrzeugreserven in den Jahren 2010 bis 2017 entwickelt?

Von der BEG werden in den Ausschreibungen verbindliche Reservequoten vorgegeben, die je nach Netz variieren können.

4.2 An welchen Standorten in Bayern werden diese Fahrzeugreserven vorgehalten?

Der jeweilige Einsatzort der Reservefahrzeuge liegt im Verantwortungsbereich der EVU und wird nach betrieblichen Gesichtspunkten festgelegt. Es liegen keine Daten über die Einsatzorte der Fahrzeugreserven vor.

4.3 Welche technischen Veränderungen an den Fahrzeugen konnten die Wintertauglichkeit insgesamt verbessern?

Die technische Weiterentwicklung von Fahrzeugen stand in den vergangenen Jahren bei allen EVU und in allen relevanten Bereichen im Vordergrund. Dies betrifft ebenfalls zahlreiche winterspezifische Maßnahmen. Hier einige aktuelle winterspezifische Beispiele für erfolgreich durchgeführte Maßnahmen:

- Reisezugwagen Dosto 97: neue Heizungssoftware, um ein Einfrieren der WCs bei sehr tiefen Temperaturen zu verhindern.
- ET 442: Erhöhung der Anhebekraft der Stromabnehmer aus der Ruhelage, damit die Anhebung auch bei Eis und Schnee reibungslos funktioniert. Darüber hinaus wurden Verbesserungen an der Aufhängung sowie bei der Beheizung/Eisschutz der Sandrohre vorgenommen. Verbesserung der Beheizung der Spitzensignalscheibenheizung. Beschichtung der Radsätze zur Vermeidung von Schäden durch Schotterflug und Eisblöcke. Ersatz störanfälliger Motorschutzschalter für die Fahrgastraumheizung durch verbessertes Modell.
- ET 440: Einbau von Rohrbegleitheizungen zur Vermeidung des Einfrierens der Wassertanks.
- Talent (BOB): Einbau von Seitenschürzen, um die an der Unterseite der Talentfahrzeuge angebrachten technischen Anlagen (Ventile, Schläuche) vor Beschädigungen durch Schnee und Eis zu schützen.

5.1 Wie viele spezielle Schneeräumfahrzeuge wurden 2010 bis 2017 bereitgestellt?

5.2 Wo wurden und werden diese Fahrzeuge vorgehalten?

5.3 Wie viele vergleichbare Räumfahrzeuge regionaler Firmen gibt es seit 2010 neben den bahneigenen Räumfahrzeugen, die zur Sicherstellung des Verkehrsablaufs zur Verfügung stehen?

Das Räumen der Schienenwege einschließlich der Stationsanlagen von Schnee zählt zu den Unterhaltsmaßnahmen, die für den Betrieb der Anlagen notwendig sind. Die Verfügbarkeit der hierfür nötigen Räumfahrzeuge fällt daher in die Zuständigkeit der DB Netz AG bzw. der jeweiligen NE-Bahnen. Daher gelten sinngemäß die Ausführungen zu Frage 1.1. Der Staatsregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

6.1 Wie viel Personal konnten die DB AG und die anderen Bahnanbieter 2010 bis 2017 zusätzlich für die besonderen Anforderungen des Verkehrs im Winter bereitstellen?

Soweit das Personal für die Sicherstellung des Betriebs der Eisenbahninfrastrukturen angesprochen ist, gelten sinngemäß die Antworten zu Frage 1.1 sowie zu Frage 5.1–5.3. Daten zum Personaleinsatz liegen der Staatsregierung nicht vor.

8.1 Welche Maßnahmen, wie z.B. das Pilotprojekt „Kundeninformation im Störfall“, haben in den Jahren 2010 bis 2017 dazu beigetragen, die Information der wartenden Fahrgäste zu verbessern?

In diesem Zeitraum ist die gesamte Fahrgastinformation auf ein völlig neues Qualitätsniveau angehoben worden. Vorreiter hierfür war das Fahrgastinformationssystem DEFAS, das die BEG im Auftrag der Staatsregierung aufgebaut hat und betreibt. Es zeichnet sich durch Echtzeitinformationen für den gesamten ÖPNV (auch Fernverkehr) aus. Jedes von der BEG beauftragte EVU ist an DEFAS angeschlossen worden. Daten auch von ÖPNV-Unternehmen werden in die Datendrehzscheibe eingespielt und für die Fahrgastinformation aufbereitet. DEFAS versorgt mehr als zehn Internetportale und Apps. Beispiel: Bayern-Fahrplan, Bayern-Info, Würzburger Verkehrsverbund, VGN, Regensburger Verkehrsverbund und weitere. DEFAS bezieht Daten von ca. 60 Datenlieferanten. Die Funktionalität und Qualität von DEFAS und den angeschlossenen Systemen der DB wird laufend erweitert und verbessert. Beispielhaft können hier Anschlussicherung und Textmeldungen genannt werden.

Darüber hinaus wurden von den EVU in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Information der wartenden Fahrgäste im Störfall signifikant zu verbessern, wie z. B. der „Streckenagent“ der DB Regio AG oder die Transdev-Fahrgastinformations-App „Meridian“, BOB, BRB“.

8.2 Wie lange mussten die Fahrgäste bei Verspätungen und Zugausfällen in den Jahren 2010 bis 2017 durchschnittlich auf geeignete Informationen oder Alternativangebote warten?

Die Echtzeitinformationen werden laufend aktualisiert und online bereitgestellt. Die Zeitspanne, die bis zur Bereitstellung von Alternativangeboten vergeht, ist in jedem Störfall verschieden. Hierüber liegen keine qualifizierten Daten vor.

8.3 Mit welchen Maßnahmen konnte 2010 bis 2017 das Problem eingefrorener Toiletten und nicht funktionierender Heizungen in den Zügen verbessert werden?

Auch dies ist ein Kernthema, an dem intensiv gearbeitet wird und bei dem signifikante Fortschritte erzielt wurden. So wurde z. B. beim Reisezugwagen Dosto 97 eine neue Heizungssoftware zur Verhinderung des Einfrierens der WCs bei sehr tiefen Temperaturen mit Erfolg installiert. Dies konnte zu einer deutlichen Verbesserung der Situation beitragen. Der ET 440 erhält bis zum Winter 2017 Rohrbegleitheizungen; dies wird die Situation signifikant verbessern. Beim ET 442 erfolgt ein Ersatz des störanfälligen Motorschutzschalters für die Fahrgastraumheizung durch ein verbessertes Modell.

Bei den Wasserfüll- und Entsorgungsanlagen wurden in den letzten Jahren die Anlagen Garmisch, Kochel, Murnau, Treuchtlingen, Donauwörth, Pasing und Passau komplett neu nach dem aktuellem Stand der Technik saniert und sind

nun winterfest. Die noch verbliebenen Altanlagen München Hbf und München Vorstellgruppe Nord sollen in den kommenden Jahren folgen.