



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 06.11.2017

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

Trotz alljährlich propagierter zahlreicher wintervorbereitender Maßnahmen ist es nach Beobachtungen der letzten Jahre schon bei den ersten zarten Minusgraden im November zu zahlreichen winterbedingten Beeinträchtigungen bei der Deutschen Bahn und anderen Bahnbetreibern in Bayern gekommen. Insbesondere Schienenbrüche, Weichenstörungen oder eingefrorenes Zugmaterial führten zu Verspätungen und Zugausfällen. Viele Fahrgäste und Kunden waren nicht nur in hohem Maße verärgert, sondern es entstanden auch große wirtschaftliche Folgeschäden.

Da in jüngster Zeit extreme Wettersituationen offenbar immer häufiger eintreten, besteht für den kommenden Winter die Sorge, dass es zu massiven Qualitätseinbrüchen im Leistungsangebot des Schienenverkehrs in Bayern kommen kann. Und das, obwohl sicherlich erneut vorbereitende Maßnahmen getroffen worden sind.

Die Staatsregierung hat einerseits durch ihre verkehrspolitischen Aktivitäten und die Bayerische Eisenbahngesellschaft als Bestellerin des regionalen Schienenverkehrs direkten Einfluss auf das Leistungsangebot und seine Qualität, andererseits auch indirekte Einflussmöglichkeiten auf den Schienenpersonenfernverkehr der Deutschen Bahn.

Deshalb frage ich die Staatsregierung:

- 1.1 Nachdem im Jahre 2010/2011 ein Runder Tisch Qualität Bahn initiiert und dabei auch ein Aktionsprogramm für den Winter vereinbart wurde, frage ich die Staatsregierung, wie viele Runde Tische seit diesem Jahr durchgeführt worden (bitte genaue Daten angeben)?
- 1.2 Was wurde bei diesen Runden Tischen jeweils speziell für den Winter beschlossen?
- 1.3 Welche Maßnahmen wurden jeweils umgesetzt?

- 2.1 Welche Investitionen speziell für die Wintervorsorge wurden jeweils getätigt (bitte nach Jahren angeben)?
- 2.2 Wo in Bayern wurden die Mittel jeweils investiert (bitte unter Angabe der konkreten Projekte)?
- 2.3 Was hat die Staatsregierung unternommen, um Höhe, Art und Einsatzort der Mittel zu beeinflussen?

- 3.1 Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über wintervorbereitende Maßnahmen zur Schieneninfrastruktur durch den Netzbetreiber in Bayern für den Winter 2017/2018?
- 3.2 Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über wintervorbereitende Maßnahmen für den Bereich der

Bahnhöfe durch DB Station & Service in Bayern für den Winter 2017/2018?

- 3.3 Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über wintervorbereitende Maßnahmen der Eisenbahnunternehmen in Bayern für den Personenverkehr im Winter 2017/2018?

4. Was unternimmt die Staatsregierung im eigenen Verantwortungsbereich, um mögliche Beeinträchtigungen im Schienenverkehr im Winter 2017/2018 zu vermeiden?

- 5.1 Wie hat sich die Pünktlichkeit im SPNV und SPFV in Bayern in den Wintermonaten der Jahre 2010 bis 2017 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- 5.2 Wie viele Zugausfälle gab es auf einzelnen Strecken in den Wintermonaten 2010 bis 2017 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- 5.3 Welche Strecken waren jeweils betroffen?

- 6.1 Wie viele Fahrgäste waren von den Zugausfällen jeweils betroffen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- 6.2 Welche fünf Bahnhöfe in Bayern waren in den Jahren 2010 bis 2017 am meisten betroffen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- 6.3 Welche fünf Bahnhöfe in Bayern waren in den Jahren 2010 bis 2017 am wenigsten betroffen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

- 7.1 Welche technischen Maßnahmen wurden im Konkreten in den Jahren 2010 bis 2017 zur Verbesserung der Wintertauglichkeit ergriffen?
- 7.2 Welche personellen Maßnahmen sind der Staatsregierung bekannt, die in den Jahren 2010 bis 2017 die Wintertauglichkeit verbessert haben?

- 8.1 Wie viele Weichen gibt es in Bayern?
- 8.2 Wie viele dieser Weichen sind betriebswichtig?
- 8.3 Wie verteilen sich diese Weichen auf regionale Bahnknoten in Bayern?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 18.12.2017

- 1.1 **Nachdem im Jahre 2010/2011 ein Runder Tisch Qualität Bahn initiiert und dabei auch ein Aktionsprogramm für den Winter vereinbart wurde, frage ich die Staatsregierung, wie viele Runde Tische seit diesem Jahr durchgeführt worden (bitte genaue Daten angeben)?**

Der im Jahr 2010/2011 initiierte „Runde Tisch Qualität Bahn“ fand insgesamt fünfmal, zuletzt im Jahr 2012, statt. Gemeinsam einigte man sich darauf, die dahinter stehende Idee weiterzuentwickeln und in regelmäßige Arbeitsgruppen und Qualitätsrunden (z.B. „Expertenrunde Pünktlichkeit“) zu überführen, die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchgeführt werden und deren Kernthemen genau die in der Anfrage hervorgehobenen Themenkomplexe umfassen. Diese verschiedenen Arbeitsgruppen treffen sich mehrmals pro Jahr und behandeln unter anderem alle Themen, die der Verbesserung der Qualität, insbesondere der Pünktlichkeit, dienen. Die Winterthemen bilden dabei einen wesentlichen Schwerpunkt, darüber hinaus werden aber zahlreiche weitere Qualitätsaspekte behandelt.

1.2 Was wurde bei diesen Runden Tischen jeweils speziell für den Winter beschlossen?

Im Rahmen der Wintervorsorge wurden mit allen EVU auf Basis der Erfahrungen mit dem Betrieb während der Wintermonate Maßnahmen definiert, die zur Stabilisierung des Betriebs während der winterlichen Witterung beitragen.

Hierzu zählen insbesondere Investitionen in die Fahrzeugbereitstellung und die Werkstätten auf der einen Seite und Investitionen in die Fahrzeugflotte auf der anderen Seite.

1.3 Welche Maßnahmen wurden jeweils umgesetzt?

Zu den Maßnahmen aus den Expertenrunden besteht keine Berichtspflicht der EVU, außer bei den Maßnahmen, die aus den Pünktlichkeitspönanen finanziert wurden. Diese wurden von den EVU umgesetzt bzw. befinden sich noch in der Umsetzung.

2.1 Welche Investitionen speziell für die Wintervorsorge wurden jeweils getätigt (bitte nach Jahren angeben)?

Die Aktivitäten der EVU für die Wintervorsorge werden mit Pönalemitteln, also einbehaltenen Mitteln aus der Pünktlichkeitspönale, gefördert. Mit diesen Mitteln, die durch die BEG ausgereicht werden, wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Projekte zur Verbesserung der Betriebsqualität (z. B. Pünktlichkeit, Fahrzeugverfügbarkeit) in den Wintermonaten finanziell unterstützt:

Jahr der Zusage	EVU	Projekt	Kurzbeschreibung
2017	BOB	Einbau Seitenschürzen an den Talentfahrzeugen	Einbau von Seitenschürzen an den Talentfahrzeugen, um die an der Unterseite der Talentfahrzeuge angebrachten technischen Anlagen (Ventile, Schläuche) vor Beschädigungen durch Schnee und Eis zu schützen.
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.
2016	DB Regio	Erhöhung Verfügbarkeit Werdenfels	Einsatz von Wartungspersonal (Wagenmeister), welches kleinere Fahrzeugschäden bei den ET 442 der Werdenfelsflotte bereits in der Abstellung (Standorte Mittenwald, Reutte, Garmisch-Partenkirchen, Oberammergau, Murnau, Weilheim und Kochel) behebt.
2016	DB Regio	Radsatzdurchdreheinrichtung Kempten	Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit durch eine schnellere Abarbeitung von Fahrzeugschäden mithilfe einer Radsatzdurchdreheinrichtung in der Werkstatt Kempten.
2013	DB Regio	Dacharbeitsstand Hof	Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit durch eine schnellere Abarbeitung von Fahrzeugschäden mithilfe eines Dacharbeitsstandes in der Werkstatt Hof.
2011	DB Regio	Unterflur-Radsatz-Drehbank	Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit durch eine schnellere Abarbeitung von Fahrzeugschäden mithilfe einer Unterflur-Radsatz-Drehbank in der Werkstatt Hof.
2011	DB Regio	Zwei-Wege-Unimog	Einsatz eines Zwei-Wege-Unimog-Fahrzeugs für Winterdienstmaßnahmen auf der Schienen- und Straßeninfrastruktur des Werksgeländes in Hof.
2011	DB Regio	Auftauanlage Hof	Schnellere Enteisung der Fahrzeuge durch den Einsatz von Heizlüftern in der Werkstatt Hof.
2011	DB Regio	Hebebockanlage Kempten	Einsatz einer Hebebockanlage in der Werkstatt Kempten zur schnelleren Abarbeitung von Fahrzeugschäden.

Darüber hinaus hat die BEG mehrere Projekte mitfinanziert, von deren Umsetzung die Fahrgäste zwar ganzjährig, insbesondere jedoch in den Wintermonaten profitieren:

Jahr der Zusage	EVU	Projekt	Kurzbeschreibung
2017	DB Regio	Technische Zugbegleiter	Einsatz von sogenannten technischen Zugbegleitern, welche kleine Schäden am Fahrzeug (z. B. Heizungen, Türen) bereits während der Fahrt beheben.
2017	BOB	Pünktlichkeitsmanager	Einsatz eines Pünktlichkeitsmanagers zur Analyse von Verspätungsursachen und Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit.
2016	DB Regio	Streckenagent-App	Bereitstellung einer Streckenagent-App zur Verbesserung der Fahrgastinformationen im Störfall.
2016	DB Regio	Pünktlichkeitsmanager	Einsatz von mehreren Pünktlichkeitsmanagern zur Analyse von Verspätungsursachen und Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit.
2015	Länderbahn	Pünktlichkeitsmanager	Einsatz eines Pünktlichkeitsmanagers zur Analyse von Verspätungsursachen und Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit.

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

Zu Investitionen in die Gleisinfrastruktur liegen keine Informationen vor. Die Zuständigkeit liegt bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), d. h. bei DB Netz, DB Energie und DB Station & Service sowie bei den nichtbundeseigenen Infrastrukturunternehmen.

2.2 Wo in Bayern wurden die Mittel jeweils investiert (bitte unter Angabe der konkreten Projekte)?

Die Mittel wurden im Wesentlichen an den Werkstattstandorten der einzelnen EVU investiert (siehe Antwort zu Frage 2.1).

2.3 Was hat die Staatsregierung unternommen, um Höhe, Art und Einsatzort der Mittel zu beeinflussen?

Die BEG nimmt durch die Förderung aus Pönalemitteln unmittelbar Einfluss auf die Prioritätensetzung bei den Aktivitäten der EVU für die Wintervorsorge (siehe Antwort zu Frage 2.1).

3.1 Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über wintervorbereitende Maßnahmen zur Schieneninfrastruktur durch den Netzbetreiber in Bayern für den Winter 2017/2018?

Diesbezügliche Informationen liegen nicht vor. Die Zuständigkeit liegt bei den EIU.

3.2 Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über wintervorbereitende Maßnahmen für den Bereich der Bahnhöfe durch DB Station & Service in Bayern für den Winter 2017/2018?

Diesbezügliche Informationen liegen nicht vor. Die Zuständigkeit liegt bei DB Station & Service AG und den nichtbundeseigenen EIU.

3.3 Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über wintervorbereitende Maßnahmen der Eisenbahnunternehmen in Bayern für den Personenverkehr im Winter 2017/2018?

Die unter Punkt 1.1 bereits angesprochenen Runden Tische (z. B. „Expertenrunde Pünktlichkeit“) finden regelmäßig und mehrmals im Jahr unter Leitung der BEG und Einbeziehung des entsprechenden Personenkreises statt. Hier werden im gemeinsamen Gespräch auch die Maßnahmen zur Wintervorsorge diskutiert.

4. Was unternimmt die Staatsregierung im eigenen Verantwortungsbereich, um mögliche Beeinträchtigungen im Schienenverkehr im Winter 2017/2018 zu vermeiden?

Verschiedene Arbeitsgruppen treffen sich mehrmals pro Jahr und behandeln unter anderem schwerpunktmäßig Winterthemen. Im Rahmen der Wintervorsorge werden mit allen EVU auf Basis der Erfahrungen mit dem Betrieb während der Wintermonate Maßnahmen diskutiert, die zur Stabilisierung des Betriebs während der winterlichen Witterung beitragen. Hierzu zählen insbesondere Investitionen im Bereich der Fahrzeugbereitstellung und der Werkstätten auf der einen Seite und Investitionen in die Fahrzeugflotte auf der anderen Seite (Details siehe Antwort zu Frage 2.1).

5.1 Wie hat sich die Pünktlichkeit im SPNV und SPFV in Bayern in den Wintermonaten der Jahre 2010 bis 2017 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Größere spezifische Besonderheiten durch Wintereinflüsse bei der Pünktlichkeit des SPNV lassen sich in den letzten Jahren nicht ableiten. Die Pünktlichkeit ist in den Wintermonaten durchschnittlich nicht schlechter als im Jahresdurchschnitt.

Für den Fernverkehr liegen diesbezüglich keine Daten vor. Die Zuständigkeit liegt bei DB Fernverkehr AG.

5.2 Wie viele Zugausfälle gab es auf einzelnen Strecken in den Wintermonaten 2010 bis 2017 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Auswertungen über Zugausfälle bezogen auf die einzelnen Strecken liegen nicht vor. Insgesamt liegen die im Winter entstandenen Zugausfälle deutlich unter den Jahresdurchschnittswerten und lassen somit keine spezielle Problematik im Winter erkennen. Dennoch werden die winterbezogenen Zugausfälle von BEG und EVU jährlich analysiert und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen definiert.

Jahr	Zugausfälle Winter im Verhältnis zur bestellten Leistung (in %)	Zugausfälle Jahr im Verhältnis zur bestellten Leistung (in %)
2014	1,13	2,63
2015	0,72	2,4
2016	0,85	2,07
2017	1,24	1,96
2017: Januar bis September		

Anmerkung: Für die Jahre vor 2014 liegen keine vollständigen, vergleichbaren Zugausfalldaten vor.

Für den Fernverkehr liegen diesbezüglich keine Daten vor. Die Zuständigkeit liegt bei der DB Fernverkehr AG.

5.3 Welche Strecken waren jeweils betroffen?

Insbesondere betroffen waren die Strecken im Allgäu, Werdenfels und Oberland sowie in Ostbayern und Oberfranken.

6.1 Wie viele Fahrgäste waren von den Zugausfällen jeweils betroffen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Hierzu liegen keine Daten vor.

6.2 Welche fünf Bahnhöfe in Bayern waren in den Jahren 2010 bis 2017 am meisten betroffen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Diese Informationen liegen nicht vor. Die Zuständigkeit liegt bei den EIU.

6.3 Welche fünf Bahnhöfe in Bayern waren in den Jahren 2010 bis 2017 am wenigsten betroffen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Diese Informationen liegen nicht vor. Die Zuständigkeit liegt bei den EIU.

7.1 Welche technischen Maßnahmen wurden im Konkreten in den Jahren 2010 bis 2017 zur Verbesserung der Wintertauglichkeit ergriffen?

Die BEG hat sich in den vergangenen Jahren an zahlreichen Projekten zur Verbesserung der Betriebsqualität (z. B. Pünktlichkeit, Fahrzeugverfügbarkeit) in den Wintermonaten mit Pönalemitteln finanziell beteiligt (siehe hierzu Antwort zu 2.1). Für weitergehende Maßnahmen der EVU, die diese im Rahmen ihrer verkehrsvertraglichen Verpflichtungen eigenständig durchführen, besteht keine Dokumentationspflicht. Diesbezügliche Daten liegen daher nicht vor.

Für die Infrastruktur liegen keine Informationen vor. Die Zuständigkeit liegt bei den EIU.

7.2 Welche personellen Maßnahmen sind der Staatsregierung bekannt, die in den Jahren 2010 bis 2017 die Wintertauglichkeit verbessert haben?

Diesbezügliche Informationen liegen nicht vor. Die Zuständigkeit liegt bei den Eisenbahnunternehmen (EVU und EIU).

8.1 Wie viele Weichen gibt es in Bayern?

Diesbezügliche Daten liegen nicht vor.

Die DB Netz AG spricht in ihrem Zuständigkeitsbereich von ca. 10.000 Weichen.

8.2 Wie viele dieser Weichen sind betriebswichtig?

Alle; nicht betriebswichtige Weichen werden abgebaut.

8.3 Wie verteilen sich diese Weichen auf regionale Bahnknoten in Bayern?

Die Weichen verteilen sich nicht nur auf regionale Bahnknoten, sondern auch auf kleinere Bahnhöfe, Überleitstellen und Anschlussstellen. Genauere Informationen liegen hierzu nicht vor. Die Zuständigkeit liegt bei der DB Netz AG.