Anfrage der SPD-Fraktion zum Plenum am Mittwoch, 24. Februar 2021:

Im Nachgang zur Schnee- und Frostperiode im Januar und Februar 2021 frage ich die Staatsregierung, welche Zugausfälle bzw. massiven Verspätungen (über 30 Minuten) es auf den Strecken im Schienenverkehr im Freistaat Bayern gab (bitte mit genauer Angabe der jeweiligen Strecken und aufgliedert nach Regierungs-bezirken, Streckenverbindungen und einzelner Fahrt angeben), wie die Staatsregierung die Ausfallbilanz insgesamt und für die einzelnen Strecken bewertet und welche Anstrengungen die Staatsregierung für notwendig und sinnvoll hält, um die Zugausfälle und massive Verspätungen bei vergleichbaren Wetterlagen künftig zu reduzieren?

Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr:

Der Staatsregierung liegen die Verspätungsursachen kumuliert für einzelne Netze sowie auf gesamtbayerischer Ebene vor. Eine Aufgliederung nach Regierungsbezirken sowie auf einzelne Fahrten liegt nicht vor.

Im Monat Januar 2021 wurden bayernweit insgesamt 5,0 % aller Verspätungsminuten durch witterungsbedingte Einflüsse verursacht. Die einzelnen bayerischen Netze weisen dabei die folgenden Anteile witterungsbedingter Verspätungen an den jeweiligen Gesamtverspätungsminuten auf:

Werdenfelsbahn	17,0 %
Dieselnetz Allgäu Los 1	16,8 %
Dieselnetz Allgäu Los 2	13,3 %
DB Regio - bayernweiter Vertrag	11,6 %
Ostallgäu-Lechfeld	8,5 %
Berchtesgadener Land Bahn	5,8 %
Donau-Isar-Express	5,2 %
S-Bahn München	3,3 %
Oberpfalzbahn/Waldbahn/GoVit	3,0 %
Chiemgau-Inntal	2,5 %
Oberland	2,2 %
Alex-Nord	2,1 %
Linienstern Mühldorf	2,0 %
Main-Saale-Express	1,9 %
München-Nürnberg-Express	1,8 %
Ammersee-Altmühltal	1,6 %
Agilis-Mitte	1,3 %
Agilis-Nord	1,1%
S-Bahn Nürnberg	1,1 %
Fugger-Express	1,0 %
Main-Spessart-Express	0,9 %
Kissinger Stern	0,6 %
Flughafenexpress	0,3 %
Franken-Thüringen-Express	0,3 %
Dieselnetz Ulm	0,1 %
Mittelfrankenbahn	0,1 %
Mainfrankenbahn	0,0 %
Bayern Gesamt	5,0 %

Im Monat Februar 2021 wurden bayernweit insgesamt 7,6 % aller Verspätungsminuten durch witterungsbedingte Einflüsse verursacht. Die einzelnen bayerischen Netze weisen dabei die folgenden Anteile witterungsbedingter Verspätungen an den jeweiligen Gesamtverspätungsminuten auf:

Werdenfelsbahn	22,4 %
Mainfrankenbahn	14,8 %
Main-Saale-Express	11,4 %
Oberpfalzbahn/Waldbahn/GoVit	10,8 %
Franken-Thüringen-Express	10,2 %
DB Regio - bayernweiter Vertrag	9,8 %
Agilis-Nord	9,6 %
Flughafenexpress	9,2 %
Main-Spessart-Express	9,0 %
Alex-Nord	8,8 %
Donau-Isar-Express	8,3 %
Chiemgau-Inntal	8,2 %
München-Nürnberg-Express	7,9 %
S-Bahn Nürnberg	7,7 %
Kissinger Stern	6,9 %
Linienstern Mühldorf	6,6 %
Ammersee-Altmühltal	6,2 %
Dieselnetz Allgäu Los 2	5,4 %
S-Bahn München	5,2 %
Ostallgäu-Lechfeld	4,9 %
Agilis-Mitte	4,9 %

Mittelfrankenbahn	4,5 %
Fugger-Express	3,3 %
Dieselnetz Allgäu Los 1	2,8 %
Dieselnetz Ulm	2,5 %
Oberland	1,3 %
Berchtesgadener Land Bahn	0,6 %
Bayern Gesamt	7,6 %

Es ist festzustellen, dass die witterungsbedingten Streckensperrungen im Januar und Februar 2021 im Vergleich zum starken Wintereinbruch zum Jahresbeginn 2019 insgesamt deutlich geringer ausgefallen sind.

Die Ausfälle und Verspätungen zu Jahresbeginn 2021 waren in vielen Fällen auf eine mangelnde Befahrbarkeit verschiedener Streckenabschnitte bzw. unzureichende Räumung von Stationen zurückzuführen. Instandhaltung und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur liegen im Verantwortungsbereich der bundeseigenen Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und DB Station&Service AG. Der Freistaat steht mit diesen in keinem Vertragsverhältnis und verfügt über keine Sanktionsmöglichkeiten. Im Rahmen dieser begrenzten Möglichkeiten hat sich die Staatsregierung in den vergangenen Jahren massiv für umfassende Wintervorbereitungen bei allen Beteiligten eingesetzt.

Im Vorfeld der Wintersaison 2020/21 wurden nach Angaben der DB Netz AG die folgenden Maßnahmen umgesetzt:

- Verbesserung des bayernweiten Standort- und Abstellkonzeptes für Schienenräumfahrzeuge
- Qualifizierung von zusätzlichem Bedienpersonal für Schneeräumtechnik sowie Einsatz eines mobilen Reparaturtrupps zur Fahrzeuginstandhaltung

- Überarbeitung der Schneeräumkonzepte für alle Bahnhöfe
- Sukzessive Ausstattung aller Weichen mit Weichenheizungen sowie vollständiger Funktionstest vor dem Winter
- Überarbeitung des Einsatzstufenkonzeptes, um den Zugverkehr im Rahmen eines eingeschränkten Betriebskonzeptes auch bei sehr starken Schneefällen aufrecht zu erhalten
- Umfangreiche Qualifizierung des Räumpersonals einschließlich Qualifizierungsnachweisen und örtlicher Einweisung neuer Räum- und Sicherungsfirmen
- Überarbeitung der Handlungsanweisungen und Regelungen zum Winterdienst
- Einsatz von mobilen Lösungen zur Unterstützung aller Beteiligten sowie zur Leistungskontrolle von Räum- und Sicherungspersonalen (z. B. digitale Räum- und Streunachweise, standortgenaue Anmeldung/Abmeldung)
- Optimierung der Kommunikation mit den Straßenbaulasträgern sowie regelmäßige Kontrollen der Befahrbarkeit von Bahnübergängen
- Webbasierte interaktive Kartenanwendung für alle Verkehrsunternehmen mit visueller Darstellung von Schneeräumfahrten, Streckensperrungen und Schneebrüchen

Aus Sicht der Staatsregierung war durch die Umsetzung der zugesagten Maßnahmen zur Wintervorbereitung gewährleistet, dass auch bei starken Schneefällen ein stabiler Zugbetrieb möglich sein würde. Die Tatsache, dass es im Januar 2021 dennoch zu Einschränkungen kam, ist nicht akzeptabel.

Als besonders problematisch hat sich nach Angaben der DB Netz AG im Rahmen der starken Schneefälle am 14.01./15.01. herausgestellt, dass die tatsächliche Schneemenge gegenüber der prognostizierten Menge deutlich größer war. Der Schnee sei zudem von einer sehr nassen und schweren Konsistenz gewesen, wodurch die Räumung erschwert worden sei. Am 17.01./18.01. habe es weiteren

Neuschnee gegeben, dessen Menge ebenfalls über den Prognosen lag. Laut DB Netz AG konnten die Schneemengen durch die abgerufenen Räumkräfte teils nicht mehr bewältigt werden. Hinzu seien Schlechtleistungen durch beauftragte Räumfirmen gekommen – in einigen Fällen seien Räumkräfte bei der Anfahrt im Straßenverkehr steckengeblieben. Die DB Netz AG hatte daraufhin kurzfristig Maßnahmen ergriffen, um weitere Störungen zu minimieren:

- Enge Begleitung, Anleitung und Überwachung eines Unterauftragnehmers, der auf der Strecke Immenstadt – Hergatz beim ersten Einsatz durch Schlechtleistung aufgefallen war
- Kurzfristige Beauftragung zusätzlicher ortsansässiger, erfahrener Räumkräfte
- Einsatz eines Subunternehmers, der eigentlich den Winterdienst im Oberland verrichtet, zur Verstärkung im besonders betroffenen Bereich Kempten

Die im südbayerischen Bereich aufgetretenen Winterprobleme wurden umgehend mit allen Beteiligten aufgearbeitet. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH wird die angekündigten zusätzlichen Maßnahmen, wie z. B. den Einsatz von regionalen Dienstleistern zur Streckenräumung, eng begleiten. Die Staatsregierung geht davon aus, dass mit den kurzfristig erfolgten Nachsteuerungen durch die Infrastrukturbetreiber nunmehr auch bei weiteren Schneefällen in der laufenden Wintersaison eine Verbesserung bei der Räumung von Strecken und Stationen erreicht wird.