

Anfrage zum Plenum der Abgeordneten Sabine G r o s s (SPD):

Infolge der langanhaltenden Ausfälle im SPNV durch den Schneefall am Wochenende vom 2./3. Dezember 2023 frage ich die Staatsregierung, inwiefern die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Auftraggeberin des SPNV ihren Gestaltungsspielraum in Ausschreibungen und Vergabeverträgen nutzt, um die Winterfestigkeit der Verkehre sicherzustellen (geschultes Personal, genügend/geeignete Räumgeräte und winteraugliche Triebfahrzeuge bzw. lockbespannte Züge), inwiefern Maßnahmen zur Vorbereitung auf Extremwetterereignisse wie starken Schneefall, Starkregen sowie ihre Folgen (Erdrutsche, Vereisungen) vor dem Hintergrund der Erfahrungen der letzten Jahren durch die BEG getroffen wurden und welche Notfall-Protokolle im Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration vorhanden sind, die bei großflächigen Störungen des SPNV durch Extremwetterereignisse zum Tragen kommen?

Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr:

Voranstellend ist darauf hinzuweisen, dass der Ausbau, die Instandhaltung sowie der Betrieb der Schieneninfrastruktur – und damit auch die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Wintervorbereitung – im Aufgabenbereich des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreibers liegt. Im bayerischen Netz sind dies hauptsächlich die bundeseigenen Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB Netz, DB Station&Service und DB Energie). Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist laut Grundgesetz der Bund zuständig.

Der Freistaat Bayern steht mit den Infrastrukturbetreibern in keinem direkten Vertragsverhältnis. Die Wintervorbereitung im Allgemeinen und im Besonderen die Räumung der Infrastruktur bei Schneefällen seitens der Infrastrukturbetreiber ist daher kein Gegenstand von Vergabeverfahren des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

In den Verkehrsdurchführungsverträgen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen werden Vorgaben zum Notfall- und Störungsmanagement gemacht und nachvollziehbare Informationswege im Störfall, eine zuverlässige Fahrgastinformation sowie Maßnahmen zur Wiederherstellung des Regelbetriebs verlangt.

Das Risiko- und Notfallmanagement selbst ist originäre und eigenverantwortliche Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst. Dies gilt zum einen unter dem Blickwinkel des Arbeits- und Gesundheitsschutzes für Beschäftigte der Verkehrsunternehmen aus Fürsorgegesichtspunkten und zum anderen unter dem Aspekt eines angemessenen Schutzes der Fahrgäste in den Zügen.

Es bestehen Katastrophenschutz-Sonderpläne der unteren Katastrophenschutzbehörden namentlich für Bahnstrecken mit größerem Gefährdungspotential. Hierzu zählen vor allem Strecken des Fernverkehrs, die bei gegebenenfalls nötigen Evakuierungen aufgrund technischer Defekte oder für Löscharbeiten und technische Hilfe besondere Vorkehrungen für die Zugänglichkeit erfordern. Für Bahnstrecken ist dabei eine Alarmierungsplanung zu erstellen, die ausdrücklich die Zufahrtsmöglichkeiten und einsatztaktische Überlegungen berücksichtigt. Für Bahnstrecken mit größerem Gefährdungspotential sind zusätzliche Planungen erforderlich. Die Alarmierung und Einbindung der Notfallmanager der Deutschen Bahn AG, der in der Regel

das Notfallmanagement für das Bahnnetz obliegt, ist in der Alarmierungsbekanntmachung explizit mitgeregelt.