

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Peter Meyer FW**  
vom 27.01.2011

### DB-Netz

Das Eisenbahnbundesamt hat mit Schreiben vom 11.01.2011, Aktenzeichen 62140-621 ppo/002-2301 # 033, den Antrag der DB Netz AG vom 12.07.2010 auf Rückbau von einem Überholgleis und vier Weichen im Bahnhof Naila auf der Eisenbahnstrecke Hof (Saale) – Bad Steben veröffentlicht.

Darüber hinaus ist der öffentliche Schienenpersonennahverkehr insbesondere in Oberfranken seit mehreren Monaten durch technische Probleme bei Fahrzeugen von DB Regio sowie wetterbedingt insbesondere im Zeitraum Dezember 2010/Januar 2011 beeinträchtigt.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. Wie beurteilt die Staatsregierung den Rückbau des Überholgleises und vier Weichen im Bahnhof Naila hinsichtlich des Erhalts einer erforderlichen Kreuzungsmöglichkeit für den Fall einer Reaktivierung der Höllentalbahn? Beabsichtigt die Staatsregierung, hier Einwendungen zu erheben, um die ggf. notwendige Option für eine Reaktivierung der Höllentalbahn zu erhalten?
2. Wie beurteilt die Staatsregierung den Zustand der Schieneninfrastruktur insbesondere in Oberfranken vor dem Hintergrund der Betriebsstörungen und z. T. wochenlangen Streckensperrungen im Zeitraum Dezember 2010/Januar 2011?
  - a) Ist das Schienennetz nach Auffassung der Staatsregierung ausreichend auf witterungsbedingte Störungen etwa durch technische Vorkehrungen gegen eingefrorene Weichen oder ausreichenden Baumschnitt entlang der Gleise zum Schutz vor Windbruch vorbereitet?
  - b) Ist die DB Netz AG nach Auffassung der Staatsregierung in der Region Oberfranken ausreichend leistungsfähig, derartige – kurzfristig durchaus unvermeidbare – Störungen durch ausreichende Vorhaltung von erforderlichem – auch schwerem – Räumgerät und Personal sowie deren räumliche Verteilung zeitnah zu beseitigen?
3. Wie beurteilt die Staatsregierung den in der öffentlichen Diskussion genannten möglichen Zusammenhang zwi-

schen der vollständigen Betriebseinstellung im Zeitraum Dezember 2010/Januar 2011 auf einzelnen Nebenstrecken in Oberfranken und der Tatsache, dass diese betroffenen Strecken in wenigen Monaten ohnehin nicht mehr von DB-Regio bedient werden?

4. In welchem Umfang werden ggf. Rückforderungen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft an das/die jeweilige/n Eisenbahnverkehrsunternehmen zu stellen sein?
  - a) Wegen im Zeitraum Dezember 2010/Januar 2011 nicht erbrachter und/oder sehr stark verzögerter Verkehrsleistungen?
  - b) Wegen der monatelangen erheblichen Beeinträchtigung des Regionalverkehrs insbesondere auf den Strecken Hof-Bayreuth/Marktredwitz-Nürnberg sowie des Franken-Sachsen-Expresses aufgrund der defekten Neigetechnik bei den Fahrzeugen der Baureihe 612?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur,  
Verkehr und Technologie**  
vom 04.04.2011

Zu 1.:

Die Staatsregierung lehnt den von der DB Netz AG geplanten Rückbau der Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Naila ab, weil die Begegnungsmöglichkeit für die Fahrplangestaltung auf der Strecke Hof – Bad Steben benötigt wird. So können die Bedürfnisse des Schülerverkehrs besser abgedeckt werden, wenn bei bestimmten Zügen die Begegnung in Naila stattfindet. Auch im Falle von Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf ist es von Vorteil, wenn die Zugbegegnung bei Bedarf von Selbitz nach Naila verlegt werden kann. Eine mögliche Reaktivierung der Höllentalbahn ist demgegenüber ein nachrangiges Argument, zumal sich aktuell keine Realisierungsperspektive für dieses Projekt abzeichnet. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat im Sinne dieser Argumentation gegenüber dem Eisenbahnbundesamt Stellung genommen und sich gegen den geplanten Rückbau des Begegnungsgleises und der zugehörigen zwei Weichen im Namen des Freistaates ausgesprochen. Gegen den Rückbau zweier weiterer Weichen, die nicht mehr genutzte Güteranschlüsse anbinden, bestehen keine Bedenken.

Zu 2.:

Die Verfügbarkeit der oberfränkischen Eisenbahninfrastruktur während der Winterperiode Ende 2010 war aus Sicht der Staatsregierung unzureichend.

Zu 2. a):

Die Häufung von witterungsbedingten Störungen hat gezeigt, dass beim Vegetationsrückschnitt und bei der Verfügbarkeit von Weichen Verbesserungsbedarf besteht.

Zu 2. b):

Bezüglich der Räumung von Strecken und Bahnsteigen muss die DB AG sicherstellen, dass die von ihr beauftragten Firmen ausreichend leistungsfähig sind, um die notwendigen Arbeiten auch bei einem landesweiten Wintereinbruch zeitnah zu erledigen. Dies war Ende 2010 in einigen Fällen nicht der Fall. Entsprechend muss die DB AG gemeinsam mit ihren Auftragnehmern die bestehenden Schwachstellen analysieren und wo erforderlich zusätzliches Personal bereitstellen.

Zu 3.

Ein Zusammenhang zwischen der vollständigen Betriebs-

einstellung im Zeitraum Dezember 2010/Januar 2011 auf einzelnen Nebenstrecken in Oberfranken und der Tatsache, dass diese betroffenen Strecken in wenigen Monaten nicht mehr von DB Regio bedient werden, ist nicht erkennbar. Unabhängig davon ist es nicht akzeptabel, dass das verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen seiner Verpflichtung, das Schienennetz in einem betriebsbereiten Zustand zu halten, nicht nachgekommen ist.

Zu 4. a):

Für Dezember 2010 wurden Pönalen wegen Verspätungen in Höhe von ca. 4 Mio. € einbehalten. Die Pönalen für Januar 2011 sind noch nicht abgerechnet. Wegen der gegenüber Dezember insgesamt deutlich stabileren Betriebslage werden die Pönalen entsprechend geringer sein. Für ausgefallene Züge wird kein Bestellerentgelt bezahlt.

Zu 4. b):

Wegen des Ausfalls der Neigetechnik bei Fahrzeugen der Baureihe 612 und der damit verbundenen nicht vertragskonformen Leistungserbringung wird zusätzlich zur Pönale wegen Unpünktlichkeit eine Sonderpönale erhoben. Diese beträgt monatlich etwa 0,5 Mio. €.