



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 06.11.2015

### Störungen und Zugausfälle auf der Strecke der Gräfenbergbahn

Um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu steigern, bedarf es pünktlicher und zuverlässiger Zugverbindungen. In den vergangenen Tagen und Monaten gab es massive Ausfälle und Störungen beim laufenden Betrieb der Gräfenbergbahn. Vor allem ein Stellwerk in Heroldsberg ist durch häufige Störungen Auslöser für Zugausfälle und Verspätungen.

Dazu frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wie viele Störungen gab es auf der Gräfenbergbahn in den letzten 10 Jahren (bitte Dauer der Störung, Anzahl und Art der Störung pro Jahr auflisten)?  
b) Welche Störungen traten in den letzten 10 Jahren am Stellwerk auf (bitte Dauer der Störung, Anzahl und Art der Störung pro Jahr auflisten)?  
c) Welche Ursachen sind verantwortlich für die häufigen Störungen im Stellwerk Heroldsberg (z. B. bauliche Mängel, ...)?
2. a) Inwieweit werden die betrieblichen Auswirkungen von Störungen durch die eingeschränkte Funktionalität (Sammelmeldungen statt Einzelmeldungen) verstärkt?  
b) Wie viele Zugausfälle gab es in den letzten zehn Jahren?  
c) Für wie viele ausgefallene Zugverbindungen wurde ein Schienenersatzverkehr (SEV) angeboten?
3. a) Aus welchen Gründen wird vonseiten der DB häufig bei Störungen kein SEV angeboten?  
b) Warum wird der SEV häufig nicht bzw. zu spät kommuniziert?
4. a) Wie lange ist das elektronische Stellwerk in Heroldsberg seit 1998 noch mit einer physischen Person besetzt gewesen?  
b) Ist der örtliche Bedienplatz im Stellwerk Heroldsberg noch vorhanden und einsatzbereit?  
c) Wenn nein, weshalb wurde der Arbeitsplatz abgebaut?
5. a) Welche Nachbesserungen sind für das Stellwerk Heroldsberg aus Sicht der DB und aus Sicht der Staatsregierung nötig?  
b) Wie hoch ist jeweils der finanzielle Aufwand, um das Stellwerk Heroldsberg zu ertüchtigen oder neu zu bauen?

- c) Wie schnell könnte ein Neubau des Stellwerks bei gesicherter Finanzierung erfolgen?
6. a) Wie ist sicherzustellen, dass bei einem Neubau des Stellwerks höhere Verfügbarkeitswerte erreicht werden und die Redundanz- und Rückfallkonzepte wirkungsvoll umgesetzt werden?  
b) In welchem Umfang wurden seitens des Eisenbahnverkehrsunternehmers (EVU) auf der Gräfenbergbahn seit 1998 Regionalisierungsmittel in Form von Trassenentgelten an die DB Netz entrichtet?  
c) In welchem Umfang wurde in den Unterhalt der Gräfenbergbahn investiert?
7. a) Weshalb wurden auf der Strecke der Gräfenbergbahn UIC54-Schienen verlegt statt der üblichen S49-Schienen?  
b) Welche baulichen Maßnahmen sind erforderlich, um den Gleisunterbau wegen der schwereren Schienen belastbarer zu machen und dadurch die hitzebedingten Störungen im Sommer und kältebedingten Störungen im Winter zu reduzieren?  
c) Was würde ein Austausch der Schienen kosten?
8. a) Bis wann hat die DB Zeit, die Ursachen der häufigen Störungen zu beheben?  
b.) Welche Sanktionen werden bei weiteren Störungen im Betriebsablauf der Gräfenbergbahn gegenüber der DB vonseiten der Staatsregierung erwogen?  
c) Wie ist geplant, diese Sanktionen durchzusetzen und zu kontrollieren?

## Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 22.12.2015

- 1. a) Wie viele Störungen gab es auf der Gräfenbergbahn in den letzten 10 Jahren (bitte Dauer der Störung, Anzahl und Art der Störung pro Jahr auflisten)?**

Der Zugriff auf die zur Erfassung von Störungen genutzte Datei ist rückwirkend für ein Jahr möglich. Eine darüber hinausgehende Aufstellung aller Störungen der letzten 10 Jahre wäre mit unverhältnismäßig hohem manuellen Aufwand verbunden, weshalb die Störungsursachen für die Jahre 2014 und 2015 angegeben werden:

2014: 77 Störungen, davon  
 1 Telekommunikationsstörung  
 7 Weichenstörungen  
 14 Störungen an Gleisen/Fahrbahn  
 43 Störungen an Bahnübergängen  
 12 Störungen an der Signaltechnik

2015: 84 Störungen, davon  
 1 Telekommunikationsstörung  
 2 Weichenstörungen  
 16 Störungen an Gleisen/Fahrbahn  
 38 Störungen an Bahnübergängen  
 27 Störungen an der Signaltechnik

**b) Welche Störungen traten in den letzten 10 Jahren am Stellwerk auf (bitte Dauer der Störung, Anzahl und Art der Störung pro Jahr auflisten)?**

Aus den unter 1 a genannten Gründen werden auch hier nur die Störungen der Jahre 2014 und 2015 angeführt.

Störungen 2014:

Beginn	Ende	Kurztext
03.02.2014	17.02.2014	Heroldsberg Stör-Drucker nicht bedienbar
10.02.2014	12.02.2014	Heroldsberg Tastatur defekt
07.03.2014	10.03.2014	Heroldsberg, Streckenstörung
30.05.2014	30.05.2014	Eschenau Fehlermeldung
04.06.2014	05.06.2014	Heroldsberg SIG-L 90 gestört
10.06.2014	11.06.2014	Heroldsberg Erdgestellschluss blinkt
15.07.2014	16.07.2014	Heroldsberg, keine Überwachung
28.07.2014	29.07.2014	Eschenau Sig4A nicht stellbar
16.09.2014	17.09.2014	Eschenau Stw reagiert nicht
01.10.2014	02.10.2014	Heroldsberg SigP302 Fassung eingebrannt
05.12.2014	08.12.2014	Nü-Nordost>Heroldsberg Störung Schalthaus
10.12.2014	12.12.2014	Zirndorf-Heroldsberg Übertragungsstörung

Störungen 2015:

Beginn	Ende	Kurztext
17.01.2015	19.01.2015	Eschenau Bü Zeitüberschreitung Fehlermeldung
17.01.2015	19.01.2015	Heroldsberg Kommandostörung
18.01.2015	22.01.2015	Heroldsberg Elektronikfehler
21.01.2015	22.01.2015	Heroldsberg Übertragung gestört
22.01.2015	03.02.2015	Heroldsberg Übertragungstörung
12.02.2015	16.02.2015	Heroldsberg Stellwerksmonitor defekt
17.02.2015	18.02.2015	Heroldsberg Signalfehler
27.02.2015	27.02.2015	Heroldsberg Monitorfehler
04.03.2015	06.03.2015	Heroldsberg Signalstörung
09.03.2015	10.03.2015	Heroldsberg Fehler Weichensignalstörung
26.03.2015	27.03.2015	Heroldsberg Übertragung gestört
31.03.2015	01.04.2015	Heroldsberg Störung Stellwerk Übertragung
01.05.2015	06.05.2015	Heroldsberg Stellwerksausfall
08.05.2015	12.05.2015	Heroldsberg Streckenstörung
28.05.2015	29.05.2015	Heroldsberg Stellwerksausfall
24.07.2015	27.07.2015	Heroldsberg Weichen- und Signalstörung

Beginn	Ende	Kurztext
27.07.2015	28.07.2015	Heroldsberg Weichen/Signalstörung
27.07.2015	29.07.2015	Heroldsberg-Gräfenberg Stellwerksausfall
04.08.2015	06.08.2015	Heroldsberg Datenübertragung gestört
29.08.2015	31.08.2015	Heroldsberg Entsperrtaste defekt
09.09.2015	10.09.2015	Heroldsberg Übertragungsstörung
10.09.2015	14.09.2015	Heroldsberg Einfahrtssignal gestört
14.09.2015	17.09.2015	Eschenau Signalstörung
15.09.2015	16.09.2015	Eschenau Übertragungsstörung
20.10.2015	26.10.2015	Heroldsberg nicht bedienbar
31.10.2015	02.11.2015	Eschenau Signalstörung
14.11.2015	14.11.2015	Heroldsberg Stellwerksausfall

**c) Welche Ursachen sind verantwortlich für die häufigen Störungen im Stellwerk Heroldsberg (z. B. bauliche Mängel, ...)?**

Folgende Anlagen führten zu Störungen im Stellwerk Heroldsberg:

- Bahnübergangsanlage (BÜSTRA) in Eschenau; Auswirkung als Störung in der Signaltechnik
- Achszählrechner Heroldsberg
- Modemübertragungen zwischen Eschenau/Nürnberg-Nordost und Heroldsberg
- Modemübertragung zwischen Heroldsberg und Bedienstelle Zirndorf

**2. a) Inwieweit werden die betrieblichen Auswirkungen von Störungen durch die eingeschränkte Funktionalität (Sammelmeldungen statt Einzelmeldungen) verstärkt?**

Jede Störung hat sofortige betriebliche Auswirkungen auf den Fahrplan. An Werktagen zur Hauptverkehrszeit sind keine Zeitpuffer im Fahrplan enthalten, um kurzfristige Störungen abzufangen.

**b) Wie viele Zugausfälle gab es in den letzten zehn Jahren?**

**c) Für wie viele ausgefallene Zugverbindungen wurde ein Schienenersatzverkehr (SEV) angeboten?**

In den Jahren 2014 und 2015 (bis einschließlich Oktober) waren durch DB Regio gemäß Verkehrsdurchführungsvertrag auf der Gräfenbergbahn 836.822 Zugkilometer zu erbringen. Störungsbedingt fielen davon 15.711 Zugkilometer aus, was 1,88 % der zu erbringenden Verkehrsleistung entspricht. Von den Ausfällen wurden 13.155 Zugkilometer durch Busnotverkehr ersetzt. Somit verbleiben 2.555 Zugkilometer, welche aufgrund von Einzelfallentscheidungen nicht ersetzt wurden oder nicht ersetzt werden konnten. Zusätzlich fielen auf der Gräfenbergbahn durch die Streiks der Gewerkschaft „GdL“ 11.821 Zugkilometer aus.

Eine über die genannten Zahlen hinausgehende Aufstellung aller Ausfälle der letzten 10 Jahre ist nur mit unverhältnismäßig hohem manuellen Aufwand möglich.

**3. a) Aus welchen Gründen wird vonseiten der DB häufig bei Störungen kein SEV angeboten?**

In bestimmten Zeitlagen ist es besonders schwierig, die für einen Ersatzverkehr benötigten Busse mitsamt Fahrer zu organisieren. Dies ist insbesondere in den Schülerverkehrslagen morgens zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr sowie mittags zwischen 13.00 Uhr und 14.00 Uhr der Fall, da hier nahezu

sämtliche Busse der Unternehmen im Schülerverkehr eingesetzt sind.

Kein Busnotverkehr wird organisiert, wenn die prognostizierte zeitliche Dauer der Störung geringer ist als die Zeit, welche die Busse für die Anfahrt an die Gräfenbergbahn benötigen. In solch einem Fall gelangt der Reisende mit dem nachfolgenden Zug deutlich schneller an sein Ziel als in einem Bus, weshalb von einem Ersatzverkehr abgesehen wird.

**b) Warum wird der SEV häufig nicht bzw. zu spät kommuniziert?**

Für die Fahrgastinformation der Reisenden bei Störungen ist das jeweilige Verkehrsunternehmen, in diesem Fall DB Regio, verantwortlich. Zur Verbesserung der Fahrgastinformation im Störfall wurde bereits eine Reihe von Maßnahmen getroffen:

- Ausrüstung aller Stationen der Gräfenbergbahn mit dynamischen Schriftanzeigern
- Persönliche Information der Reisenden per Streckenagent
- Baustellennewsletter im Vorfeld von Bauarbeiten
- Einbindung der örtlichen Presse bei länger anhaltendem Ersatzverkehr

Eine detailliertere Antwort ist ohne die Benennung konkreter Fälle nicht möglich.

**4. a) Wie lange ist das elektronische Stellwerk in Heroldsberg seit 1998 noch mit einer physischen Person besetzt gewesen?**

Das Stellwerk in Heroldsberg war bis November 2007 besetzt.

**b) Ist der örtliche Bedienplatz im Stellwerk Heroldsberg noch vorhanden und einsatzbereit?**

Ja, der örtliche Bedienplatz im Stellwerk Heroldsberg ist noch vorhanden und seit 1. Dezember 2015 auch wieder besetzt.

**c) Wenn nein, weshalb wurde der Arbeitsplatz abgebaut?**

Entfällt.

**5. a) Welche Nachbesserungen sind für das Stellwerk Heroldsberg aus Sicht der DB und aus Sicht der Staatsregierung nötig?**

Nach Angaben der DB Netz sind folgende Nachbesserungen für das Stellwerk Heroldsberg nötig:

- „1st + 2nd Level Support“ zur Fehlersuche durch Hersteller,
- Diagnosetechnik im Stellrechner Heroldsberg nachrüsten,
- Rückbau der Übertragungstechnik nach Zirndorf.

Die Staatsregierung hat keinen Grund, an dieser Einschätzung zu zweifeln.

**b) Wie hoch ist jeweils der finanzielle Aufwand, um das Stellwerk Heroldsberg zu ertüchtigen oder neu zu bauen?**

Nach Mitteilung von DB Netz ist eine Ertüchtigung für ein 13 Jahre altes Stellwerk technisch nicht vorgesehen. Hier müsste die erweiterte Fehlersuche durch den Hersteller greifen, die je nach Befund unterschiedlich hohe Kosten erzeuge. Die Kosten für einen Neubau könnten erst nach genauer

Planung und Ausschreibung ermittelt werden. Geschätzt werde ein Betrag von 8–10 Mio. € zuzüglich Restbuchwerte der Bestandsanlage.

**c) Wie schnell könnte ein Neubau des Stellwerks bei gesicherter Finanzierung erfolgen?**

Nach Auskunft von DB Netz wird eine Erneuerung nach geltenden Planungsvorgaben auch die Erneuerung von Bahnübergängen in Alttechnik enthalten und nach Klärung der Finanzierung eine Realisierung einschließlich Genehmigungsverfahren von mindestens fünf Jahren erfordern.

**6. a) Wie ist sicherzustellen, dass bei einem Neubau des Stellwerks höhere Verfügbarkeitswerte erreicht werden und die Redundanz- und Rückfallkonzepte wirkungsvoll umgesetzt werden?**

Durch den Neubau von Kabelredundanz auf der Strecke sind höhere Verfügbarkeitswerte und Rückfallkonzepte erreichbar.

**b) In welchem Umfang wurden seitens des Eisenbahnverkehrsunternehmers (EVU) auf der Gräfenbergbahn seit 1998 Regionalisierungsmittel in Form von Trassenentgelten an die DB Netz entrichtet?**

DB Regio zahlt die gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Trassenentgelte. In den Jahren 2014 und 2015 (bis einschließlich Oktober) waren durch DB Regio gemäß Verkehrsdurchführungsvertrag auf der Gräfenbergbahn 836.822 Zugkilometer zu erbringen, was bei einem Mischpreis 2014/2015 rund 4 Mio. € Trassenentgelt bedeutet.

Eine darüber hinausgehende Aufstellung aller Trassenentgelte seit 1998 ist nicht möglich, da das D-Netz Nürnberg erst im Dezember 2008 in Betrieb ging und im für die Strecke vorher geltenden VDV 2 keine separaten Trassenentgelte aufgeführt wurden.

Für den Zeitraum von 2009 bis 2013 ist aufgrund von Mischpreisen bei den Trassenentgelten und mangels separater Ausweisung der Gräfenbergbahn innerhalb des D-Netzes Nürnberg eine Aufstellung nur mit unverhältnismäßig hohem manuellen Aufwand möglich.

**c) In welchem Umfang wurde in den Unterhalt der Gräfenbergbahn investiert?**

Die folgende Aufstellung umfasst den Aufwand für Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung (Angaben in Euro; ohne Investitionen):

2015	383.369
2014	310.204
2013	527.214
2012	345.733
2011	418.241
2010	424.380
2009	364.807
2008	286.442
2007	320.233
2006	333.910
2005	253.090

**7. a) Weshalb wurden auf der Strecke der Gräfenbergbahn UIC54-Schienen verlegt statt der üblichen S49-Schienen?**

Die Schienen wurden von der DB nach den jeweiligen gültigen Richtlinien verwendet. Bei den letzten Umbauten (2013 bis 2015) wurden Schienen der Bauform S49 richtlinienkonform verbaut. Die im Rahmen der Streckensanierung 1998 bis 2000 verbauten Schienen der Bauform S54 entsprachen dem seinerzeit geltenden Regelwerk.

**b) Welche baulichen Maßnahmen sind erforderlich, um den Gleisunterbau wegen der schwereren Schienen belastbarer zu machen und dadurch die hitzebedingten Störungen im Sommer und kältebedingten Störungen im Winter zu reduzieren?**

Nach Mitteilung von DB Netz sind hierzu keine Angaben möglich. Für die Anforderungen müsste ein Baugrundgutachten erstellt werden.

**c) Was würde ein Austausch der Schienen kosten?**

Eine Kalkulation hierzu liegt nicht vor, da gemäß Angaben von DB Netz für einen Schienentausch kein technischer Bedarf besteht.

**8. a) Bis wann hat die DB Zeit, die Ursachen der häufigen Störungen zu beheben?**

Grundsätzlich liegt die Verantwortung für den störungsfreien Betrieb des Stellwerks Heroldsberg bei DB Netz. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) steht in engem Kontakt zu den Verantwortlichen bei DB Regionalnetze als verantwortlichem Infrastrukturbetreiber und wirkt daraufhin, dass die Maßnahmen zur Störungsbehebung zeitnah umgesetzt werden. So ist das Stellwerk Heroldsberg inzwischen wieder personell besetzt und wurde mit einer Fehleranalysetechnik ausgestattet. Diese Maßnahmen haben bereits eine Verringerung der Störungen bewirkt.

**b) Welche Sanktionen werden bei weiteren Störungen im Betriebsablauf der Gräfenbergbahn gegenüber der DB vonseiten der Staatsregierung erwogen?**

Seitens des Aufgabenträgers für den Schienenpersonenverkehr besteht kein direktes Vertragsverhältnis zum Eisenbahninfrastrukturbetreiber DB Netz. Für die Schieneninfrastruktur ist laut Art. 87 e GG der Bund zuständig. Daher kann auch nur der Bund, nicht aber die Staatsregierung, Sanktionen gegenüber der DB Netz AG ausüben. Darüber hinaus besteht ein Vertragsverhältnis zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB Netz AG. In den Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist geregelt, in welchen Fällen die Verkehrsunternehmen Minderungsrechte wahrnehmen können, wenn Verfügbarkeit der Infrastruktur eingeschränkt ist.

Dagegen hat der Aufgabenträger ein direktes Vertragsverhältnis mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, gegenüber denen bei einer Schlechtleistung auch Sanktionen festgesetzt werden. Dies gilt selbstverständlich auch für die Gräfenbergbahn. Für ausgefallene Verkehrsleistungen erhält DB Regio grundsätzlich kein Bestellerentgelt und bei Einrichtung eines Busnotverkehrs lediglich einen Anteil des finanziellen Ausgleichs. Darüber hinaus erhebt die BEG Pönalen, wenn die vertraglich vorgegebenen Pünktlichkeitswerte nicht erreicht werden. Diese Maßnahmen erhöhen den Druck auf die Verkehrsunternehmen, einen zuverlässigen und stabilen Betrieb zu gewährleisten und diesen Druck ggf. an das Infrastrukturunternehmen weiterzugeben.

**c) Wie ist geplant, diese Sanktionen durchzusetzen und zu kontrollieren?**

Die Sanktionen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind vertraglich geregelt und werden im Rahmen des Qualitätscontrollings der BEG fortlaufend monatlich und jährlich durchgesetzt und kontrolliert.