



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-2/383 B
19.08.2019

Unser Zeichen
55-3555.5-11

München
24.09.2019

Schriftliche Anfrage der Frau Abgeordneten Inge Aures und des Herrn Abgeordneten Florian von Brunn vom 16.08.2019 betreffend Andauernde Ausfälle und Probleme bei Meridian und Bayerischer Oberlandbahn - Was tut die Staatsregierung? (Teil 1)

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.1: Wie war der genaue Ablauf des Zugausfalls des Meridian am 11. August 2019?

Der nachfolgende zeitliche Ablauf beruht auf Angaben des für den Meridian zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) sowie des für die betroffene Strecke zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) DB Netz AG:

- 18:20 Uhr: M 79038 (Planabfahrt um 17:15 Uhr in Salzburg-Hbf., bestehend aus zwei sechsteiligen Flirt-Triebfahrzeugen) kommt auf Höhe km 11,6 in Krottenmühl (Gemeinde Söchtenau) nach einer Schnellbremsung zum Stehen.

- 18:30 Uhr: Der Triebfahrzeugführer informiert den Netzkoordinator darüber, dass der Zug auf dem Abschnitt Bad Endorf – Abzw. Landl zum Stehen gekommen ist und ein Fortsetzen der Fahrt aufgrund einer Fahrzeugstörung nicht möglich ist, da die durch ihn eingeleitete Schadenssuche bisher erfolglos verlaufen ist.
- 18:55 Uhr: Die Notfallleitstelle wird verständigt. Der Notfallmanager begibt sich aufgrund der bereits eingeleiteten Maßnahmen („Abschleppen und keine Evakuierung“) vorerst nicht an die Ereignisstelle, lässt sich jedoch im 20-Minutentakt telefonisch auf den neuesten Stand bringen.
- 19:15 Uhr: Ein aus Kufstein gerufener Hilfszug M 99987 trifft an der Ereignisstelle ein. Der liegen gebliebene M 79038 kann jedoch aufgrund einer Leittechnik-Störung nicht schleppfertig gemacht werden.
- 20:00 Uhr: Die Transportleitung des Meridian meldet, dass der Zug nicht abschleppfähig ist und entscheidet nun, eine Evakuierung einzuleiten.
- 20:35 Uhr: Der Notdienst der Bayerischen Oberlandbahn GmbH trifft ein und meldet, dass Fahrgäste die Notentriegelung von Außentüren betätigt haben.
- 20:45 Uhr: In der integrierten Leitstelle Rosenheim gehen nach Angaben des Rosenheimer Kreisbrandrats Notrufe von Fahrgästen aus dem Zug ein.
- 20:45 Uhr: Der örtlich zuständige Fahrdienstleiter in Rosenheim hält M 79042 (Planabfahrt um 19:15 Uhr in Salzburg-Hbf.) auf Weisung des BOB-Notdienstes am Ereignisort an.
- 20:59 Uhr: Der Notfallmanager trifft an der Ereignisstelle ein.
- 21:00 Uhr: Die Evakuierung beginnt und das Gegengleis wird gesperrt.
- 21:30 Uhr: M 79042 (Planabfahrt um 19:15 Uhr in Salzburg-Hbf.) nimmt ca. 300 Fahrgäste an der Ereignisstelle auf.
- 21:37 Uhr: M 79042 (Planabfahrt um 19:15 Uhr in Salzburg-Hbf.) fährt weiter in Richtung München-Hbf.
- 22:30 Uhr: Hilfszug M 99987 fährt als M 79038 weiter in Richtung München Hbf.
- 22:35 Uhr: Aufhebung der Gleissperrung zwischen Abzw. Landl und Bad Endorf.

- 23:10 Uhr: Ein weiterer zum Abschleppen an den Ereignisort gefahrener Hilfszug M 99988 aus Rosenheim trifft am Ereignisort ein.
- 01:20 Uhr: Der Hilfszug M 99988 fährt zusammen mit dem Schadzug am Ereignisort ab.
- 01:35 Uhr: Beide Züge treffen im Bahnhof Rosenheim ein.

Zu 1.2: Welche technischen Probleme waren dafür verantwortlich?

Nach den vorliegenden Angaben hatte das führende der beiden Fahrzeuge eine Leittechnikstörung. Nähere Angaben liegen der Staatsregierung nicht vor.

Zu 1.3.: Welche Vorschriften und Vorgaben gibt es für so einen Fall?

Die sichere Durchführung der bestellten Verkehrsleistungen hat für den Freistaat höchste Priorität. Allerdings ist weder die Staatsregierung noch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) selbst für die Eisenbahnbetriebssicherheit verantwortlich. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Die unmittelbare Verantwortung für den sicheren Eisenbahnbetrieb (die sog. Betreiberverantwortung) liegt gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bei den Eisenbahnen selbst. Die Überwachung der entsprechenden Richtlinien erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) als zuständige Aufsichtsbehörde. Selbstverständlich erwartet der Freistaat, dass sich die Verkehrsunternehmen an die bestehenden Sicherheitsvorschriften halten und ihr Personal entsprechend ausbilden. Als die BEG Kenntnis von dem Ereignis erlangt hat, hat sie unverzüglich das EBA darüber verständigt.

Zu 2.1: Ist es zutreffend, dass der zwischen Bad Endorf und Rosenheim stehengebliebene Zug ohne Zugbegleiter fuhr?

Ja. Nach Angaben der BOB fuhr der Zug ohne Zugbegleiter, was auf eine kurzfristige Krankmeldung zurück zu führen war bzw. darauf, dass eine Schicht wegen Personalmangels erst ab Rosenheim hätte besetzt werden können.

Zu 2.2: Wenn ja, ist dies zulässig?

Ja. Dem Freistaat ist es ein wichtiges Anliegen, dass möglichst viele Züge mit Zugbegleitpersonal besetzt sind. Aus diesem Grund gibt er in den Ausschreibungen konkrete Mindestbegleitquoten vor und kürzt das Bestellerentgelt, falls die geforderten Quoten nicht erreicht werden. Die geforderten Mindestquoten wurden zudem in der Vergangenheit deutlich erhöht, so dass auf vielen Strecken mittlerweile eine Begleitquote von 100 Prozent (d. h. jeder Zug muss mit einem Zugbegleiter besetzt sein) oder sogar 200 Prozent gefordert wird. So hätten gemäß der vertraglichen Regelungen im Abschnitt Traunstein – München-Hbf zwei Zugbegleiter im betroffenen Zug sein müssen. Selbstverständlich sanktioniert der Freistaat das EVU bei Nichteinhaltung der vertraglich geforderten Begleitquote, also auch im konkreten Fall.

Zu 2.3: Wann genau trafen die zuständigen Notfallmanager von Meridian bzw. Bayerischen Oberlandbahn und Deutscher Bahn vor Ort ein?

In diesem Zusammenhang wird auf die Beantwortung von Frage 1.1 verwiesen.

Zu 3.1: Ist es zutreffend, dass – wie Zeugen sagen – nach Aussage von Deutscher Bahn und Bundespolizei die Leitstelle des Meridian an diesem Abend (zeitweise) nicht erreichbar war?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor.

Zu 3.2: Wenn ja, ist dies zulässig?

Das Eisenbahnrecht trifft hierzu keine speziellen Regelungen. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfestellung mitzuwirken. Dies erfordert in der Regel die Einrichtung einer ortsfesten Leitstelle und deren Besetzung, solange Zugverkehr stattfindet. Aus den Vorschriften kann aber keine Verpflichtung abgeleitet werden, die Leitstelle jederzeit mit so viel Personal zu besetzen, dass selbst in plötzlich auftretenden, besonderen Situationen mit viel Koordinierungsbedarf noch jeder Anruf sofort entgegengenommen werden kann.

Zu 3.3: Welche Maßnahmen traf die Leitstelle und das Notfallmanagement des Meridian bzw. der Bayerischen Oberlandbahn an diesem Abend im Einzelnen?

In diesem Zusammenhang wird auf die Beantwortung von Frage 1.1 verwiesen.

Zu 4.1: Warum ließ man von Seiten des Meridian bzw. der Bayerischen Oberlandbahn weitere Züge in dieser Situation abfahren – zum Beispiel den Meridian-Zug M 79044 um 20:15 von Salzburg –, obwohl diese gar nicht weiterfahren konnten, ohne die Fahrgäste über die Situation zu informieren?

Da die konkrete Betriebsabwicklung sowie die Personal-/Zugdisposition allein in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen, liegen dem Freistaat bzgl. der Disposition von M 79044 keine näheren Informationen vor. Generell geht der Freistaat davon aus, dass die Fahrzeugdisposition sowie eventuelle Ersatzkonzepte optimal geplant werden, um negative Auswirkungen z.B. im Fall von schwerwiegenden Fahrzeugstörungen und Zugausfällen auf ein Minimum zu reduzieren. Für die konkrete Betriebsdurchführung des Meridian ist die BOB verantwortlich.

Zu 4.2: Wie wurde der Zugführer dieses Zuges über die Situation informiert (bitte unter Angabe der Art der Information, Zeitpunkt, Anweisungen über weiteres Vorgehen)?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Für die konkrete Betriebsdurchführung des Meridian ist die BOB verantwortlich.

Zu 4.3: Wie viele Züge und Fahrgäste waren von diesem Problem insgesamt betroffen (bitte unter Angabe der Art und des Umfangs der Folgen/Betroffenheit)?

Nach den vorliegenden Angaben der BOB kam es im weiteren Verlauf des Betriebstages zu folgenden Zugausfällen:

- M 79092 zwischen Kufstein und Rosenheim
- M 79043 zwischen München-Hbf. und Prien am Chiemsee
- M 79045 zwischen München-Hbf. und Rosenheim
- M 79041 zwischen Rosenheim und Salzburg-Hbf.

- M 79404 zwischen Salzburg-Hbf. und München-Hbf.
- M 79045 zwischen Rosenheim und Salzburg-Hbf.
- M 79041 zwischen München-Hbf. und München Ost
- M 79091 zwischen München-Hbf. und Rosenheim
- M 79047 zwischen München-Hbf. und München Ost
- M 79044 zwischen Prien am Chiemsee und Rosenheim (Ersatz durch Busnotverkehr).

Nach den vorliegenden Angaben der Südostbayernbahn kam es im weiteren Verlauf des Betriebstages außerdem zu folgenden Zugausfällen:

- RB 27589 zwischen Prien und Aschau (Ersatz durch Busnotverkehr)
- RB 27590 zwischen Aschau und Prien (Ersatz durch Busnotverkehr).

Bzgl. der betroffenen Fernverkehrszüge liegen der Staatsregierung keine Angaben vor.

Zu 5.1: Ist es zumutbar bzw. zulässig, dass offenbar zahlreiche Toiletten in den Zügen nicht benutzbar und auch Bahnhofs-Toiletten, wie auf dem Bahnhof Prien am Chiemsee an diesem Abend, überhaupt nicht zugänglich sind?

Für die Vorhaltung öffentlicher Toiletten an den Stationen ist der Freistaat nicht zuständig. Es handelt sich dabei in erster Linie um eine Maßnahme der kommunalen Daseinsvorsorge. Grundsätzlich liegt die Verantwortlichkeit für den Betrieb der Stationen bei der DB Station&Service AG. Sie kann in diesem Zusammenhang im Empfangsgebäude öffentliche WC-Anlagen betreiben, es besteht aber keine rechtliche Verpflichtung hierzu.

Nach Kenntnis des Freistaats ist die WC-Anlage an der Station Prien am Chiemsee abends ab 20:00 Uhr geschlossen.

In den bayerischen Regionalzügen wird im Rahmen der Ausschreibungen eine Mindestanzahl von Toiletten vorgegeben. Die Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der WC-Anlagen in den bayerischen Regionalzügen werden im Rahmen des BEG-Qualitätsmesssystems als qualitätsrelevante Kriterien von unabhängigen Testpersonen überprüft.

Zu 5.2: Welche Vorgaben existieren für die Information der Fahrgäste, darunter auch für die Information von Touristen aus dem Ausland (gerade auf der Strecke zwischen München und Salzburg)?

Die BOB ist verpflichtet, Soll- und Echtzeitdaten, inkl. Störungsmeldungen an das bayernweite Hintergrundsystem DEFAS Bayern zu liefern. DEFAS Bayern stellt die Informationsbasis für viele bayerische Auskunftssysteme, wie z.B. das Online-Auskunftssystem der Deutschen Bahn. Die BOB ist weiterhin verpflichtet, alle für den Fahrgast relevanten Informationen zur Fahrt über das Fahrgastinformationssystem in den Zügen (Monitore und Ansagen) an den Fahrgast zu übermitteln. Auf der touristisch genutzten Strecke München – Salzburg/Kufstein muss die Information auch in Englisch erfolgen. Im Störfall bei Stillstand des Zuges auf der Strecke müssen die Fahrgäste im Zug umgehend informiert werden (Erstinformation). Innerhalb von drei Minuten nach Eintritt der Störung sind weitere Informationen über Ursache, Dauer der Störung und eventuelle Fahrtalternativen zu geben bzw., falls die Dauer der Störung nicht absehbar ist, müssen die Fahrgäste alle drei Minuten aktuelle Informationen erhalten. Die BOB hat außerdem darauf hinzuwirken, dass die eigenen Verkehre in die dynamischen Auskunftssysteme (akustisch und optisch) an den Stationen angesagt bzw. angezeigt werden.

Zu 6.1: Hält die Staatsregierung die von der Bayerischen Oberlandbahn angebotene Entschädigung für ausreichend?

Die Staatsregierung befürwortet eine schnelle, unbürokratische und kulante Schadensersatzregelung – wie sie von der BOB auch angeboten wird. Der Fokus der Staatsregierung liegt allerdings noch stärker auf der Vermeidung einer Wiederholung des Störfalls – und damit auf der Feststellung von Ursachen und deren Behebung. Hierzu finden intensive Gespräche der BEG mit der Geschäftsführung der BOB statt. Für alle Fahrgäste, die sich in dem am 11.08.2019 liegengebliebenen Fahrzeug befanden, hat die BOB nach Erkenntnissen der BEG folgende pauschale Sonderregelung angeboten:

Alle in diesem Zug betroffenen Fahrgäste erhalten – unabhängig von Ansprüchen aus Fahrgastrechten und Kundengarantien – eine gesonderte Entschädigung in Höhe von 20 €. Dieser Betrag gilt pro Person, also bei Pauschalpreistickets auch

für jeden Mitfahrer. Für alle anderen Fahrgäste, die an diesem Tag von den Auswirkungen des liegengebliebenen Fahrzeugs betroffen waren, greifen in den Beförderungsbedingungen geregelten Kundengarantien und Fahrgastrechte. Die BOB hat zugesagt, auch diese Ansprüche kulant zu prüfen.

Zu 6.2: Welche Konsequenzen hat dieser Vorfall für die Bayerische Oberlandbahn bzw. den Meridian?

Aufgrund der Bedeutung des Ereignisses hat die BEG am Montagmorgen sofort das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) sowie das Eisenbahnbundesamt (EBA) verständigt, das nach Kenntnisstand der BEG in dieser Angelegenheit unmittelbar seine Ermittlungen aufgenommen hat. In die Ermittlungen des EBA ist die BEG als Bestellerin für den bayerischen Schienenpersonennahverkehr nicht eingebunden. Des Weiteren hat die BEG die Geschäftsführung der BOB zur Berichterstattung einbestellt. Als Sofortmaßnahme hat die BOB eine kurzfristige Nachschulung aller Disponenten mit entsprechendem schriftlichen Nachweis durchgeführt. Weitere Maßnahmen werden sich gegebenenfalls noch aus dem Bericht des Eisenbahnbundesamtes ergeben.

Die BEG lässt sich bereits seit einiger Zeit wöchentlich von der Geschäftsführung der BOB im Rahmen eines detaillierten Monitorings über den Fortschritt verschiedener Einzelmaßnahmen zur Betriebsstabilisierung unterrichten.

Selbstverständlich erhebt die BEG darüber hinaus die ohnehin vertraglich festgelegten Strafzahlungen (sogenannte Pönalen), bspw. aufgrund von Verspätungen, Zugausfällen sowie Nichterfüllung der vorgeschriebenen Zugbegleitquote.

Zu 6.3: Wann genau wurde der zuständige Staatsminister Hans Reichhart über die Vorfälle informiert?

In diesem Zusammenhang wird auf die Beantwortung von Frage 6.2 verwiesen.

Zu 7.1: Warum hat sich der zuständige Staatsminister nicht selbst ein Bild von der Situation gemacht bzw. wenigstens zeitnah auf diesen Vorfall reagiert?

In diesem Zusammenhang wird auf die Beantwortung der Fragen 6.2 und 6.3 verwiesen.

Zu 7.2: Welche politischen Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus diesen Vorfällen?

In diesem Zusammenhang wird auf die Beantwortung von Frage 6.1 verwiesen.

Zu 7.3: Hält die Staatsregierung die Vergabe weiterer Strecken wie des regionalen Bahnverkehrs Chiemgau-Berchtesgaden an die Bayerische Oberlandbahn weiterhin für sinnvoll?

Die BEG erteilt den Zuschlag in einer Ausschreibung stets auf das wirtschaftlichste Angebot, also das beste Angebot in Bezug auf Preis und Qualität, sofern dieses die Eignungsanforderungen sowie die fachlichen Mindestanforderungen erfüllt und formal einwandfrei ist. Sofern diese Voraussetzungen erfüllt sind, ist eine Vergabe von Streckennetzen an die BOB weiterhin sinnvoll. Im Übrigen erlaubt das Vergaberecht ohnehin hierbei keinen zusätzlichen Ermessenspielraum. Den Zuschlag nicht auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen, ist demnach nicht möglich.

Zu 8.1: Was hat dazu geführt, dass die Bayerische Oberlandbahn im Dezember 2018 den Zuschlag für die o.g. weiteren Strecken erhalten hat?

Die BOB hat in der Ausschreibung Chiemgau-Berchtesgaden den Zuschlag erhalten, weil sie das wirtschaftlichste Angebot abgab. Dies bedeutet, dass das Angebot der BOB in Bezug auf Preis und Qualität insgesamt das beste war.

Zu 8.2: Was sind nach Überzeugung von Staatsregierung und Bayerischer Eisenbahngesellschaft ihre Vorzüge gegenüber anderen Mitbewerbern?

Die Vergabe von SPNV-Leistungen durch die BEG erfolgt auf Basis der konkreten Bieterangebote anhand der in der jeweiligen Ausschreibung definierten Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien. Eine mit Blick auf den konkreten Auftragsgegenstand gerichtete unternehmensbezogene Bewertung erfolgt aus vergabe-

rechtlichen Gründen lediglich innerhalb der Eignungsprüfung, also bei der Prüfung, ob das Unternehmen für die Übernahme des in Frage stehenden Auftrags ausreichend zuverlässig sowie fachlich und finanziell leistungsfähig ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Hans Reichhart
Staatsminister