

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Eberhard Otto (Godern), Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/5065 –**

Sicherheit im Schienenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Sicherheit ist ein ausschlaggebender Faktor im Schienenverkehr. Zum Schutz der Passagiere und der transportierten Güter existiert neben den gesetzlichen Vorgaben ein umfangreiches sicherheitstechnisches Regelwerk, das konsequent einzuhalten und zu überwachen ist.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Ein Eckpfeiler der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ist in § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verankert:

„Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebs-sicherem Zustand zu halten.“

Diese mit der Bahn-Strukturreform gesetzlich normierte Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt die spezielle technische Komplexität des Systems Eisenbahn und schließt insoweit einen Vergleich mit anderen Verkehrsträgern aus.

Der Grundsatz der Eigenverantwortung setzt voraus, dass die mit der Führung der Geschäfte bestellten Personen in der Regel eine Ingenieurausbildung vorweisen und über besondere Fachkunde verfügen müssen. Die gesetzliche Grundlage für die spezielle fachliche Qualifikation der Eisenbahnunternehmer ist in § 3 der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV) verankert. Darüber hinaus müssen Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) Betriebsleiter bestellen, die unbeschadet von der Verantwortung des Unternehmers für das sichere Betreiben der Eisenbahn verantwortlich sind. Zum Betriebsleiter darf grundsätzlich nur bestellt werden, wer die fachliche Befähigung in einer besonderen Prüfung nachgewiesen hat. Auf diesen Grundlagen haben Eisenbahnunternehmer die

sicherheitlichen Rahmenvorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) eigenverantwortlich umzusetzen.

Die EBO ist als Wirkvorschrift mit Mindestanforderungen konzipiert und enthält daher keine detaillierten Bauanweisungen. Dadurch wird die technische Weiterentwicklung ungehindert ermöglicht. Innovationen sind im Rahmen der geltenden EBO zulässig. Mit der EBO wird im Übrigen auch ein Schwerpunkt der Bahnreform, der diskriminierungsfreie Netzzugang der Eisenbahnverkehrsunternehmen in technischer Hinsicht, sichergestellt.

Es ist nicht Aufgabe des Staates, im Eisenbahnwesen bestimmte technische Detaillösungen vorzugeben, sondern Schutzziele zu definieren, deren Umsetzung und Ausgestaltung den Eisenbahnunternehmen in ihrer Eigenverantwortung für die Betriebssicherheit nach § 4 Abs. 1 AEG obliegt. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen bietet sich somit ein vor allem auch vom Deutschen Bundestag geforderter Handlungsspielraum für die Wahl der Mittel und Wege, die zu dem jeweiligen Schutzziel führen. Wegen der rapiden Fortentwicklung ist es nicht möglich und im Hinblick auf die Deregulierungsbestrebungen auch nicht gewollt, technische Sachverhalte des Eisenbahnwesens staatlicherseits bis ins letzte Detail zu normieren.

Die vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) herausgegebene „Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB)“ enthält technische Regeln, die bei der Anwendung des § 2 Abs. 1 EBO „Anforderungen an Sicherheit und Ordnung“ insbesondere zur Bestimmung der anerkannten Regeln der Technik regelmäßig heranzuziehen sind.

Von hoher Bedeutung bei der Beurteilung von Sicherheitsfragen ist die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zur Verkehrssicherungspflicht. Danach schafft ein Eisenbahnunternehmer durch seinen Eisenbahnbetrieb naturgemäß erhebliche Gefahren. Daraus erwächst seine Verpflichtung, diesen Gefahren mit allen technisch möglichen und zumutbaren Mitteln zu begegnen. Wo er das Risiko der Gefährdung Anderer nicht nach menschlichem Ermessen sicher beherrschen kann, muss er auf eine Erweiterung und Verbesserung des Betriebes, z. B. zur Erzielung höherer Geschwindigkeiten, verzichten. Jedoch ist Verkehrssicherheit, die jede Gefahr ausschließt, nicht erreichbar. Folglich muss und kann nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Eine mögliche Gefahr, die sich in einem Schadensereignis verwirklicht hat, wird erst dann haftungsbegründend, wenn sich vorausschauend für ein sachverständiges Urteil die nicht nur theoretische Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter Anderer verletzt werden. Der Bahnunternehmer hat deshalb diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die er nach dem jeweiligen Stand der Technik als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Fachmann für das Eisenbahnwesen für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren, und die den Umständen nach zumutbar sind.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Eisenbahn neben dem Flugzeug das sicherste Verkehrsmittel ist. Dies belegen die Unfallstatistiken über die Verkehrsmittel seit Jahrzehnten eindeutig.

1. War an der Entgleisungsstelle des Nachtzuges München – Paris in Stuttgart-Zuffenhausen in der Nacht zum 15. Februar 2005 seit längerem ein Instandhaltungsbedarf am Gleis erkannt?
Wenn ja, wurde dieser regelgerecht bearbeitet?
2. Wann ist der betroffene Gleisabschnitt durch wen und nach welchen Regeln letztmals auf seinen Zustand überprüft worden?
3. Was waren die maßgebenden Zustandswerte dieser jüngsten Zustandsprüfung und wie sind sie dokumentiert?

Die Untersuchungen der DB Netz AG, des EBA und die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft zur Entgleisung des Nachtzuges 260 am 14. Februar 2005 sind noch nicht abgeschlossen. Daher enthält sich die Bundesregierung aller Aussagen zum Unfallhergang und möglichen Unfallursachen sowie einer Bewertung der Maßnahmen der DB Netz AG.

4. Wie viele Entgleisungen fanden in den letzten beiden Jahren im Streckennetz der Deutschen Bahn AG (DB AG) statt und wie viele davon beruhten auf Mängeln am Gleis?

Nach Mitteilung des EBA wurden von der DB Netz AG 60 Entgleisungen (22 Reisezüge und 38 Güterzüge) von Zugfahrten in den Jahren 2003 und 2004 gemeldet. Als Unfallfolgen sind zwei Leichtverletzte sowie Sachschäden an Anlagen und Fahrzeugen zu verzeichnen. Bei 12 Ereignissen war der Oberbau verursachend bzw. mitverursachend. Hiervon ereigneten sich 13 Entgleisungen auf freier Strecke und 47 in Bahnhöfen.

Vor dem Hintergrund, dass auf dem ca. 36 500 km umfassenden Streckennetz der DB Netz AG an den Werktagen zwischen 38 000 bis 39 000 Züge sowie an den Sams- und Sonntagen zwischen 25 000 bis 29 000 Züge verkehren, verdeutlichen auch diese Zahlen, dass die DB AG über ein hohes Sicherheitsniveau verfügt.

5. Sind der Bundesregierung Hinweise bekannt, dass die DB AG erkannte Fehler und dokumentierte Mängel nicht entsprechend dem Regelwerk beseitigt?

Das EBA geht allen Hinweisen auf mögliche Betriebsgefährdungen nach. Nach Mitteilung des EBA ist nicht festzustellen, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) im Sinne der Fragestellung handelt.

6. Wie und wodurch ist bei den Eisenbahnen des Bundes sichergestellt, dass Mängel am Gleis nicht zu Betriebsgefährdungen führen können?

Nach Mitteilung des EBA stellt die Einhaltung der einschlägigen Inspektionsrichtlinien der DB Netz AG sicher, dass die Funktionsfähigkeit des Oberbaues für das jeweilige Anforderungsprofil (insbesondere hinsichtlich der zulässigen Geschwindigkeit und der Radsatzlast) eine sichere Betriebsführung gewährleistet. Bei der Inspektion des Oberbaues wird danach die Größe der bei den Inspektionen gemessenen Parameter mit so genannten Beurteilungsgrößen verglichen. Jede Überschreitung einer Beurteilungsgröße ist mit einer definierten Maßnahme unterschiedlicher Dringlichkeit nach dem Störgröße/Reaktion (SR)-System verbunden:

- SR_A ist der Wert, bei dessen Überschreitung eine Beurteilung hinsichtlich der Einplanung einer Instandsetzungsmaßnahme unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erforderlich ist.
- SR_{100} ist der Wert, der den technisch/wirtschaftlichen Abnutzungsvorrat enthält. Bei dessen Überschreitung wird eine Instandsetzung bis zur nächsten Regelinspektion erforderlich.
- SR_{lim} ist der Wert, bei dessen Überschreitung eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit zu erwarten ist. Eine Instandsetzung ist in kürzest möglicher Zeit durchzuführen. Weitere erforderliche Maßnahmen sind in den einzelnen Richtlinien beschrieben. Zu diesen Maßnahmen zählt z. B. das Einrichten einer Langsamfahrstelle.
- Grenzwert ist der Wert, bei dessen Überschreitung eine Sperrung des Oberbaues erforderlich ist. Eine Instandsetzung ist unmittelbar einzuleiten.

Es ist erkennbar, dass nicht jeder Mangel gleichbedeutend mit einer Betriebsgefährdung ist. Vielmehr wird im Sinne einer Betrachtung in Eskalationsstufen dafür Sorge getragen, dass der systemimmanente Verschleiß fortwährend unter technischen als auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten beobachtet wird. Erforderliche Maßnahmen werden hierdurch frühzeitig erkannt und zur Umsetzung eingeplant.

7. Ist bei Eisenbahnen des Bundes sichergestellt, dass bei Grenzwertüberschreitungen, die gemäß Regelwerk eine sofortige Betriebseinstellung bzw. Streckensperrung erfordern, bis zur Mängelbeseitigung kein Zugverkehr mehr durchgeführt wird?

Das betriebliche Regelwerk der DB AG (Ril 408.0581 Abs. 1 i. V. m. Ril 408.0691 Abs. 3) regelt die Maßnahmen bei drohender Gefahr durch Mängel am Oberbau. Im Übrigen wird auf die Beantwortung zu Frage 6 verwiesen.

8. Werden alle im Regelwerk vorgesehenen Inspektionen ordnungsgemäß durchgeführt und dokumentiert?

Im Rahmen der Ausübung der Eisenbahnaufsicht durch das EBA wurde festgestellt, dass die nach dem Regelwerk vorgesehenen Inspektionen in Einzelfällen nicht immer fristgerecht durchgeführt wurden. Bei dem Verdacht eines Verstoßes wird durch das EBA ein „Protokoll einer Überwachung“ gemäß Anhang 3.2 der vom EBA erlassenen „Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von baulichen und maschinentechnischen Anlagen und Durchführung der technischen Arbeitsschutzaufsicht“ (VV TAU) gefertigt und zunächst eine Sachverhaltsermittlung durchgeführt. Die Sachverhaltsermittlung kann vor Ort mündlich oder auch schriftlich erfolgen. Wird hierbei zwischen dem EBA und der betreffenden Eisenbahn des Bundes (EdB) übereinstimmend festgestellt, dass ein Mangel vorliegt und dieser Mangel durch die EdB abgestellt, so wird das Verfahren beendet. Erfolgt keine fristgerechte Beseitigung des Mangels oder besteht Dissens hinsichtlich des Vorliegens eines Mangels, so folgt ein Anhörungsverfahren gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Bei dann übereinstimmender Einschätzung der Sachlage und Mängelbeseitigung durch die EdB endet das Verfahren. Sollte nach Durchführung des Anhörungsverfahrens noch immer keine übereinstimmende Einschätzung des Sachverhalts bestehen oder aber eine nicht fristgerechte Beseitigung der Mängel vorliegen, erlässt das EBA eine Anweisung nach § 2 Abs. 4 EBO. Für den Fall von Verstößen gegen die Anweisung des EBA bleibt schließlich zur Durchsetzung

der aufsichtsbehördlichen Maßnahmen noch die Anwendung des Verwaltungszwangs nach den Regeln des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes (VwVG).

9. Wie und durch wen wird in welchen Zeitabständen die ordnungsgemäße Durchführung der Inspektionen sowie die unverzügliche Beseitigung der dabei erkannten Mängel überwacht?

Die Zuständigkeit für die Durchführung von Inspektionen und die Mängelbeseitigung obliegt dem Betreiber im Rahmen seiner Verantwortung aus § 4 Abs. 1 AEG. Aus dem Grundsatz der Eigenverantwortung ergibt sich für die im Rahmen der Eisenbahnaufsicht durchzuführende allgemeine Überwachungstätigkeit des EBA im Sinne des § 5a Abs. 1 AEG, dass diese sich grundsätzlich auf Stichproben beschränken kann. Voraussetzung hierfür ist, dass sich die Überwachungsbehörde zuvor ein zuverlässiges Bild über die Wahrnehmung der Instandhaltung der Betriebsanlagen gemacht hat. Die Überwachung soll repräsentativ für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sein.

Dabei wird nach § 2 Abs. 4 VV TAU als Konkretisierung des Umfangs und Inhalts der Eisenbahnaufsicht insbesondere geprüft, ob:

- die Eisenbahnen des Bundes die ihnen obliegenden Inspektionen mit geeignetem Personal und Einrichtungen durchführen sowie dokumentieren,
- Inspektionen in erforderlicher Tiefe und Qualität durchgeführt werden und
- festgestellte Mängel rechtzeitig erkannt, zutreffend bewertet und behoben werden,
- eine sach-, fach- und fristgerechte Mängelbeseitigung gewährleistet ist und
- sich die Betriebsanlagen im genehmigten Zustand befinden und genehmigungskonform genutzt werden.

Die Festlegung des Stichprobenumfangs erfolgt nach pflichtgemäßen Ermessen. Anhang 6 der VV TAU definiert Richtwerte. Hiernach werden in wiederkehrenden Abständen (alle 2 bzw. 4 Jahre) unternehmensbezogene Überwachungen bei den anlagenverantwortlichen Stellen der DB AG durchgeführt. Die Festlegung der Überwachungsrythmen wird in Abhängigkeit vom Gefährdungspotential festgelegt. Bei den Überwachungen wird überprüft, ob die einzelnen Geschäftsbereiche (Netz, Station & Service, Energie usw.) der DB AG ihren Verpflichtungen zur ordnungsgemäßen Instandhaltung nachkommen.

In die Auswertung der Erkenntnisse aus der unternehmensbezogenen Überwachung werden ebenfalls Ergebnisse der so genannten objektbezogenen Überwachungen einbezogen. Dabei wird in Stichproben der Zustand der Anlage selbst und die Vorgehensweise des Inspektionspersonals der DB AG überprüft. Der Umfang dieser objektbezogenen Überwachungen ist in der VV TAU geregelt.

10. Sind sämtliche Bauwerke (Ingenieurbauwerke, Erdbauwerke, Lärmschutzwände) auf den Eisenbahnstrecken des Bundes vollständig und aktuell in Bauwerksbüchern erfasst, und werden alle Bauwerke regelmäßig überwacht?

Grundsätzlich bestanden Unterschiede in den über Jahrzehnte gewachsenen Regelwerken der ehemaligen Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn, so dass die Behandlung von Erdbauwerken im Vergleich zu anderen Bauwerken des konstruktiven Ingenieurbaus, wie beispielsweise Brücken, zunächst nicht einheitlich gehandhabt wurde.

Bei der Überwachung durch das EBA wurde festgestellt, dass teilweise Bauwerksunterlagen (Bauwerksbücher bzw. -hefte) für Erdbauwerke fehlten und/oder Erdbauwerke nicht regelmäßig überwacht wurden. Das Fehlen von Bauwerksunterlagen ist nicht allein auf eine Ursache zurückzuführen. Vielmehr ist eine Vielzahl von Aspekten anzunehmen, die zum Teil historisch bedingt sind.

Eine Bewertung von Erdbauwerken, analog der Betrachtung für Brücken, nach unterschiedlichen Bauwerksklassen fand beispielsweise erst in den 90er Jahren statt. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Anzahl der Erdbauwerke die Zahl der Brücken bei Weitem übersteigt, was auch eine nachträgliche Erfassung sowie Kategorisierung deutlich erschwert.

Nicht auszuschließen ist, dass es infolge der organisatorischen Änderungen innerhalb der vorangegangenen zwei Jahrzehnte zu Informationsverlusten gekommen ist. Eine weitere Möglichkeit liegt darin, dass in Zeiten ausgeprägter Bautätigkeit Mitarbeiter für die Bauüberwachung gebunden wurden und somit nur in geringerem Umfang für die Aufgaben im Bestandsnetz verfügbar waren. Diese Schwierigkeiten wurden zwischenzeitlich durch eine organisatorische Trennung von Bau und Instandhaltung seitens der DB AG behoben, so dass hierdurch eine deutliche Verbesserung der Situation zu erwarten ist.

Im Rahmen der laufenden Anhörung im Bereich Erdbau wird die DB AG dem EBA umfassende Informationen zur Personalbemessung der zuständigen Ausführungsebenen vorstellen. Diese werden durch das EBA auch durch Stichproben vor Ort überprüft werden.

11. Werden sämtliche Messergebnisse aus Funktionsprüfungen an Oberleitungsanlagen vollständig bewertet und bei Bedarf in Abhilfemaßnahmen umgesetzt?

Nach Mitteilung des EBA ist das Untersuchen und Überwachen von Oberleitungsanlagen (OLA) im Regelwerk der EdB festgelegt und umfasst verschiedene Ebenen. Die Untersuchungen/Überwachungen gliedern sich in:

- Zustandsprüfung,
- Funktionsprüfung,
- Außerordentliche Prüfung,
- Vollinspektion.

Die angesprochene Funktionsprüfung dient der Erfassung des Ist-Zustandes und der Überwachung des „normalen“ Verschleißes der OLA bedingt durch Nutzung. Die Prüfung wird mit Hilfe von Messungen bei eingeschalteter OLA mit einem speziellen Schienenfahrzeug durchgeführt. Opto-elektronische Messeinrichtungen erfassen bestimmte Parameter der OLA. Die Mängel werden in eine Befundliste aufgenommen und dem Instandhaltungssystem der EdB zugeführt. Damit liegen die Messwerte und Ergebnisse in Listenform vor. Der Schienennetzbetreiber beurteilt aufgrund der Befundliste den OLA-Zustand und legt hieraus den Ablauf der Instandhaltungsarbeiten bzw. der Mängelbeseitigung fest.

In diesem Zusammenhang festgestellte erhebliche Mängel werden nach Mitteilung des EBA durch die EdB mit eigenem Personal sofort behoben. Geringfügigere Mängel werden – soweit dies zulässig ist – innerhalb der planmäßigen Instandhaltung abgearbeitet. Bei geringfügigen Mängeln wurden durch die Eisenbahnaufsicht des EBA in Einzelfällen Mängel festgestellt. Das EBA hat in diesen Fällen – wie in der Antwort zu der Frage 8 beschrieben – ein aufsichtsbehördliches Verfahren eingeleitet.

12. Ist die Arbeitssicherheit für die Mitarbeiter in den Stellwerken der Eisenbahnen des Bundes sichergestellt?
13. Verfügen alle Stellwerke der Eisenbahnen des Bundes über einen dem Stand der Technik entsprechenden Brandschutz?
14. Durch wen und nach welchem Regelwerk werden Arbeitssicherheit und Brandschutz in Stellwerken überprüft?

Für den Brandschutz erfolgt die Prüfung durch den Betreiber im Rahmen seiner Verantwortung nach § 4 Abs. 1 AEG; hierfür gibt das EBA dem Betreiber die DS 838 der ehemaligen Deutschen Bundesbahn als zurzeit maßgebliches Regelwerk vor. Zukünftig wird die Ril 123 der DB AG einschlägig sein. Darüber hinaus finden auf der Grundlage der entsprechenden Landesgesetze Brandschauen statt. Diese werden durch die Landesbehörden (z. B. Feuerwehr) und nach deren Vorschriften durchgeführt. Unabhängig vom Stand der Technik werden konkrete Gefahren unverzüglich beseitigt.

Die Einhaltung der staatlichen Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes wird in Stellwerken der EdB durch das EBA überwacht. Diese Zuständigkeit des EBA ergibt sich aus § 5 Abs. 5 AEG in Verbindung mit der Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung vom 8. November 1994.

Grundlegendes Regelwerk für die Arbeitsschutzaufsicht des EBA sind das Arbeitsschutzgesetz sowie das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz mit den zugehörigen Verordnungen des technischen Arbeitsschutzes. Hierzu zählen insbesondere die Betriebssicherheitsverordnung, die Arbeitsstättenverordnung sowie das untergeordnete technische Regelwerk wie beispielsweise Arbeitsstättenrichtlinien, Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten usw.

Bei Stellwerken der Eisenbahnen des Bundes führt das EBA Überprüfungen vor Ort, so genannte Revisionen, durch. Auch hier gilt der Grundsatz einer Stichprobenprüfung.

15. Besitzt die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob und in wie vielen Fällen in den letzten drei Jahren die Sicherung von Baustellen der DB Netz AG nicht ordnungsgemäß nach den einschlägigen Vorschriften erfolgt und deshalb die Sicherheit auf den Baustellen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb nicht oder nur eingeschränkt gegeben war?

Nach Mitteilung des EBA wurde im Zuge der Arbeitsschutzaufsicht bei den in den Jahren 2002 bis 2004 durchgeführten 271 Revisionen in 35 Fällen ein Bescheid zur Mängelbeseitigung erlassen. Diesen Revisionen lagen allerdings nicht nur die Überwachung der Sicherung gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb zugrunde, sondern auch weitere Aspekte des technischen Arbeitsschutzes auf Baustellen. Deshalb können die erlassenen Bescheide nicht ausschließlich auf Mängel in der Sicherung gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb zurückgeführt werden.

Außerdem sind dem EBA 106 gefährliche Ereignisse in den letzten 3 Jahren bekannt, bei denen die Sicherheit auf den Baustellen gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb nicht oder nur eingeschränkt gewährleistet war. Unter den Begriff der gefährlichen Ereignisse fallen Unfälle und sonstige Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, die zu Unfällen führen können. Das bedeutet, dass auch das Fehlverhalten von Mitarbeitern der beschäftigten Unternehmen Anlass für ein gefährliches Ereignis gewesen sein können, so dass ein Zusammenhang mit dem technischen Arbeitsschutz nicht in jedem Falle abzuleiten ist.

16. Wie hoch war in den letzten drei Jahren die Anzahl der tödlichen Unfälle auf Baustellen der DB Netz AG infolge von Gefahren aus dem Bahnbetrieb?

Nach Auskunft des EBA ereigneten sich in den letzten 3 Jahren infolge von Gefahren aus dem Bahnbetrieb 6 tödliche Unfälle auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes.

17. Wie hoch ist der Instandhaltungsaufwand in Euro pro Gleiskilometer, dargestellt für die Streckenkategorien der DB Netz AG gemäß dem aktuellen Trassenpreissystem, und wie hat sich der entsprechende Instandhaltungsaufwand in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Die Verantwortung für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur ist mit der Privatisierung der Eisenbahnen des Bundes in die alleinige Verantwortung der DB AG übergegangen. Gemäß § 8 Abs. 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz tragen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Kosten der Instandhaltung. Nach Angaben der DB Netz AG orientiert sich die Erfassung des Instandhaltungsaufwands nicht an den Streckenkategorien des Trassenpreissystems. Die DB Netz AG hat nach vorliegenden Erkenntnissen für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur ihres Bereiches in den vergangenen Jahren relativ konstant etwa 1,1 bis 1,2 Mrd. Euro pro Jahr aufgewendet.