

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Andreas Mrosek, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD

Instandhaltung im Bereich der Leittechnik und Sicherungstechnik der DB Netz AG

Die Instandhaltung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik soll die Sicherheit des Bahnbetriebs gewährleisten (https://fahrweg.dbnetze.com/fahrwegde/unternehmen/dienstleister/arbeitschutz/arbeiten_im_gleisbereich-1368754). Zur Leit- und Sicherungstechnik gehören die Leittechnik einerseits und die sich aus Fahrwegsicherung, Zugbeeinflussung und Bahnübergangssicherung zusammensetzende Sicherungstechnik andererseits (Maschek, Ulrich: Sicherung des Schienenverkehrs. Grundlagen und Planung der Leit- und Sicherungstechnik, 2018, S. 2). Zeitlich und materiell unzureichend durchgeführte Arbeiten im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik gefährden die Sicherheit dieser Anlagen und damit potenziell das Leben von Fahrgästen, Mitarbeitern und Dritten.

Die Instandhaltung untergliedert sich in die Bereiche Inspektion, Wartung und Instandsetzung (<https://www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/hintergrund/themendienst/Gleisbau-1310966>). Während die Inspektion sich auf das Überprüfen und Beurteilen der Anlagen bezieht, besteht die Wartung aus Maßnahmen, welche den Verfall und die Abnutzung der Anlagen reduzieren sollen; bei der Instandsetzung werden Anlagen wieder in ihren alten Betriebszustand versetzt (<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/322429/>).

Die Inspektion von Bahnanlagen und somit auch der Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) erfolgt in bestimmten Abständen, die ihrerseits vom Abnutzungsgrad der Anlage abhängig sind (<https://inside.bahn.de/gleisarbeiten-deutschen-bahn/>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik bei der DB Netz AG müssen nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßig inspiziert werden?
2. In welche Kategorien hinsichtlich der Inspektionsintervalle werden Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik der DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung eingeteilt?

In welchen Intervallen werden die Anlagen der jeweiligen Kategorie inspiziert?

3. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob vorgesehene Fristen, die im Rahmen der LST-Instandhaltung eingehalten werden müssen, nicht eingehalten werden können?
 - a) Wenn ja, wie hoch war die Anzahl bzw. der Anteil der Anlagen, bei denen die vorgeschriebenen Fristen nicht eingehalten werden konnten, pro Jahr seit der LuFV II, also seit 2015 (bitte in Jahresscheiben, absolut und in Prozent angeben)?
 - b) Wenn ja, welche Gründe können für die Nichteinhaltung dieser Fristen genannt werden, und wie häufig waren seit 2015 die jeweiligen Gründe für die Nichteinhaltung (bitte in Jahresscheiben, Gründe jeweils in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, angeben)?
 - c) Wenn ja, welche Maßnahmen hat die DB Netz AG ergriffen, um dem abzuwehren und wie hoch ist der Anteil der Fälle an allen Nichteinhaltungen von LST-Instandhaltungsfristen seit 2015, in denen die Ersatzmaßnahmen nicht ergriffen wurden (bitte in Jahresscheiben und aus welchen Gründen die Maßnahmen nicht durchgeführt werden konnten angeben)?
4. Welche Sanktionen drohen nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Nichteinhaltung von Instandhaltungsfristen bei Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik der DB Netz AG?

Wer wird bei Nichteinhaltung der Instandhaltungsfristen sanktioniert?
5. Wird das Personal, welches für die Instandhaltung der Leit- und Sicherungstechnik der DB Netz AG eingesetzt wird, nach Kenntnis der Bundesregierung auch zu Tätigkeiten herangezogen, die nicht in diesem Bereich liegen?

Wenn ja, für welche Tätigkeiten wird das LST-Personal außerdem herangezogen?
6. In welcher Form wird der qualitative Zustand von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik der DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung erfasst?
7. Wie wirken, wenn es eine Form der Erfassung des qualitativen Zustands gibt, sich nicht eingehaltene Instandhaltungsfristen auf die Erfassung des Zustands von LST-Anlagen der DB Netz AG aus?
8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung „weiße Flecken“ in der Dokumentation der LST-Anlagen in dem Sinne, dass der Zustand von Anlagen nicht bekannt ist?

Wenn ja, wie groß ist der Anteil der Anlagen, deren aktueller Zustand nicht bekannt ist?
9. Ist Ersatzmaterial für die LST-Anlagen nach Kenntnis der Bundesregierung vorrätig, oder muss dieses ggf. erst besorgt werden?
10. Nach welchen Grundsätzen werden Ersatzteile und Ersatzanlagen nach Kenntnis der Bundesregierung für den LST-Bereich beschafft?

Werden bei der Beschaffung von Ersatzteilen und Ersatzanlagen im LST-Bereich jeweils mehrere Angebote auf dem freien Markt eingeholt?

11. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung LST-Anlagen im Bereich der DB Netz AG, die nicht mehr durch Instandhaltung in ihrer Funktion aufrechterhalten werden können, sondern die komplett ersetzt werden müssen?
 - a) Wenn ja, wie hoch ist der Anteil dieser Anlagen an den gesamten LST-Anlagen der DB Netz AG?
 - b) Können die zu ersetzenden LST-Anlagen innerhalb der vorgeschriebenen Fristen ersetzt werden, und wenn nein, welche Gründe sind der Bundesregierung bekannt, warum dies nicht geschehen kann?
12. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Strecken im Schienennetz der DB Netz AG, bei deren LST-Anlagen die Inspektionsfristen nicht eingehalten werden konnten und die trotzdem weiter befahren werden?

Wenn ja, um welche Strecken handelt es sich?
13. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Zugang von Mitarbeitern der Leit- und Sicherungstechnik zu den LST-Anlagen jederzeit gewährleistet?
 - a) Wenn nein, was sind die Gründe dafür?
 - b) Gibt es LST-Anlagen, die besser für das LST-Personal erreichbar wären, wenn die angrenzenden Grundstücke und Liegenschaften im Eigentum der DB Netz AG stehen würden, und handelt sich hier um Einzelfälle oder um ein flächendeckendes Problem?

Berlin, den 6. August 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

