

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Andreas Mrosek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/21574 –**

Instandhaltung im Bereich der Leittechnik und Sicherungstechnik der DB Netz AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Instandhaltung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik soll die Sicherheit des Bahnbetriebs gewährleisten (https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/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/themendienste/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/>).

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es sind alle Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) regelmäßig zu inspizieren. Die Anlagen der LST werden je nach Beanspruchung in die Kategorien sehr schwach, schwach, normal und stark eingeteilt. Diesen Beanspruchungsgraden entsprechend werden die LST-Anlagen nach unterschiedlichen Fristen instandgehalten. Entsprechende Vorgaben hierfür sind im Regelwerk der DB Netz AG enthalten.

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)?
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?

Die Fragen 3 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verfügt über eine Datenbasis, welche für die Planung und Durchführung seiner Aufsichtstätigkeit erforderlich ist. Diese ist im Wesentlichen stichprobenhaft sowie anlass- oder unternehmensbezogen, wie die Überwachungstätigkeit des EBA nach der Verwaltungsvorschrift Überwachung (abrufbar unter https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/Verwaltungsvorschriften/VVUeberwachung/vvueberwachung_node.html). Die Datenbasis ergibt jedoch keine aussagefähige Statistik. Nach Auskunft der DB Netz AG werden keine entsprechenden Daten erhoben.

Die zyklischen Ausführungstermine der durchzuführenden Tätigkeiten können beispielsweise in bestimmten Konstellationen, wie extremen Witterungsbedingungen, Unfällen oder sonstigen außergewöhnlichen Ereignissen, verändert werden. Nicht fristgerecht durchgeführte Instandhaltungsarbeiten müssen

grundsätzlich und umgehend nachgeholt werden. Dokumentiert wird dies im jeweiligen „Inspektionsbuch für die LST-Anlage“. Dies wird vom EBA nicht statistisch erfasst. Nach Auskunft der DB Netz AG werden keine entsprechenden Daten erhoben.

Die entsprechenden Regelwerke der DB Netz AG werden fortlaufend angepasst. Eigene statistische Daten zur Nichteinhaltungen von LST-Instandhaltungsfristen seit 2015, in denen die Ersatzmaßnahmen nicht ergriffen wurden, liegen der Bundesregierung nicht vor. Nach Auskunft der DB Netz AG werden keine entsprechenden statistischen Daten erhoben.

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?

Die Vorgaben für die Instandhaltung einschließlich der Fristen und der auszuführenden Arbeiten sind in Richtlinien und Regelwerken der DB Netz AG festgelegt. Diese Richtlinien sind von den für die Instandhaltung zuständigen Organisationseinheiten und den dort beschäftigten Mitarbeitern einzuhalten; die Einhaltung ist zu dokumentieren. Die DB Netz AG ist im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems verantwortlich, die Einhaltung dieser Prozesse durch Stichproben und interne Audits zu überwachen. Werden dabei Abweichungen festgestellt, müssen Ursachenanalysen durchgeführt und geeignete Abhilfemaßnahmen festgelegt werden. Abhilfemaßnahmen sind eine Nachholung der ordnungsgemäßen Ausführung und gegebenenfalls eine Umsteuerung von Ressourcen oder die Entwicklung alternativer Verfahren, die den Grundsätzen der Risikobewertung nach einer gemeinsamen Sicherheitsmethode der Europäischen Union entsprechen. Wird Fehlverhalten von Mitarbeitern als Ursache festgestellt, kann dies zu personellen Maßnahmen führen.

Das EBA überwacht die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems der DB Netz AG durch prozess- und objektbezogene Prüfungen. Wird im Rahmen einer Stichprobe ein Mangel bei der Durchführung einer Instandhaltungsmaßnahme festgestellt, wird dies mitgeteilt und eine Stellungnahme zu Maßnahmen zur Beseitigung gefordert. Sind diese Maßnahmen nicht ausreichend, werden die Beseitigungsmaßnahmen durch Bescheid angeordnet. Die Gesamtentwicklung der festgestellten Mängel wird regelmäßig mit der DB Netz AG ausgewertet. Hierbei werden auch Verbesserungsmaßnahmen vereinbart, die in den nach dem Sicherheitsmanagementsystem geforderten Sicherheitsplan einfließen.

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?

Die Aufgabenverteilung auf die Mitarbeiter innerhalb der Organisationen der DB Netz AG liegt in der Organisationsverantwortung der DB Netz AG. Nach Auskunft der DB Netz AG ist das Personal der Leit- und Sicherungstechnik für die Instandhaltung der zugeordneten Anlagen ausgebildet und entsprechend eingesetzt.

6. In welcher Form wird der qualitative Zustand von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik der DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung erfasst?

Der Zustand der LST-Anlagen wird zyklisch von den für die Anlagen zuständigen Mitarbeitern (sog. Anlagenverantwortliche) überprüft. Nach Regelwerk der DB Netz AG führt die für die Arbeitsvorbereitung zuständige Stelle oder der Anlagenverantwortliche für jede LST-Anlage ein „Inspektionsbuch für LST-Anlagen“. Dieses Inspektionsbuch ist während der gesamten Lebensdauer der Anlage aufzubewahren.

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?

Nach Auskunft der DB Netz AG stellt der Inbetriebnahmeprozess einer LST-Anlage die zuvor bestätigte Aufnahme der Anlage in den Instandhaltungsprozess sicher. In Bezug auf sicherheitsrelevante Anlagen bzw. Anlagenteile gibt es nach Auffassung des EBA keine Dokumentationslücken bei der Bewertung des sicheren Anlagenzustandes.

9. Ist Ersatzmaterial für die LST-Anlagen nach Kenntnis der Bundesregierung vorrätig, oder muss dieses ggf. erst besorgt werden?

Nach Auskunft der DB Netz AG wird die Ersatzteilversorgung für die LST-Anlagen sowohl über das Signalwerk der DB Netz AG als auch die Hersteller der Signaltechnik sichergestellt. Die Lagerhaltung erfolgt bei der DB Netz AG.

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?

Die Beschaffung von Ersatzteilen erfolgt nach Auskunft der DB Netz AG über Rahmenverträge, welche mit dem jeweiligen Hersteller der Sicherungsanlage geschlossen werden. Eine Beschaffung von Ersatzteilen auf dem freien Markt ist nicht zulässig, da Ersatzmaterialien für den Bereich der LST den Qualitätsvorgaben des Herstellers unterliegen. Diese sind über die zu Grunde liegenden Sicherheitsnachweise festgeschrieben. Ausnahmen können nicht sicherheitsrelevante Kleinteile sein. Komplette LST-Ersatzanlagen wie beispielsweise Stellwerke werden über Ausschreibungsverfahren aus den verfügbaren und für die DB Netz AG genehmigten und freigegebenen Typen ausgewählt.

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?

Nach Auskunft der DB Netz AG können alle im Betrieb befindlichen LST-Anlagen im zugelassenen Funktionsumfang instandgehalten werden. Ein sicherer Zustand der LST-Anlagen muss zu jeder Zeit gegeben sein, auch wenn keine Ersatzteile mehr lieferbar sind. Derartige Anlagen sind bei der DB Netz AG vorhanden. Hierbei handelt es sich insbesondere um mechanische und elektromechanische Stellwerke in Sonder- und Länderbauformen sowie ältere Bahnübergangsbauformen. In diesen Fällen müssen Austauschteile durch eigene Werkstätten der DB Netz AG (wie beispielsweise das Signalwerk) aufgearbeitet oder neu hergestellt werden. Vom Anlagenverantwortlichen und gegebenenfalls auch vom EBA kann angeordnet werden, dass die allgemeingültigen Prüf- und Inspektionsfristen für die betreffende Anlage zusätzlich verdichtet sowie ergänzende Prüfungen und Inspektionen zur Aufrechterhaltung einer sicheren Wirkungsweise festgelegt werden. In bestimmten Fällen werden zusätzliche Nutzungsbedingungen erlassen, um zusätzlich normalerweise beherrschbare Gefährdungen auszuschließen. Zumeist ist ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Anlagen nicht mehr gegeben. Betroffene Anlagen werden sukzessive durch neue Anlagen ersetzt. Feste Fristen für den Austausch dieser Anlagen existieren nicht.

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?

Der Weiterbetrieb der Infrastruktur ist nach Auskunft der DB Netz AG unter Beachtung von Regelwerksvorgaben auch noch möglich, wenn einzelne Inspektionsarbeiten nicht rechtzeitig durchgeführt werden konnten. Hierzu muss eine Bewertung durch den Anlagenverantwortlichen erfolgen. Dieser muss sicherstellen, dass die gleiche Sicherheit gewährleistet ist. Dies kann auch durch eine Ersatzmaßnahme erfolgen. Bei grober Nicht-Einhaltung der Fristen werden die Anlagenteile zum Befahren gesperrt.

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?

Nach Auskunft der DB Netz AG haben die Mitarbeiter der LST Zugang zu den Anlagen. In einzelnen Fällen gibt es temporäre Störungen, z. B. während Bauarbeiten. Dem EBA sind keine Fälle bekannt, in welchen durch Grundstückseigentumsfragen der Zugang für die entsprechend qualifizierten LST-Mitarbeiter zu LST-Anlagen der DB Netz AG nicht gewährleistet ist.

