

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Andreas Mrosek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/21661 –**

Umgang mit Störfällen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik der DB Netz AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Netz der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) kommt es immer wieder zu Störungen, die Zugausfälle und Verspätungen nach sich ziehen (<https://de.statista.com/themen/123/deutsche-bahn/>). Die Störungen können fahrseitig, netzseitig oder durch Mängel in der Leit- und Sicherungstechnik bedingt sein.

1. Wie erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Zuteilung von Störungen, die mit Verspätungen und Zugausfällen verbunden sind?
 - a) Anhand welcher Kriterien erfolgt die Zuordnung von Störungen, die mit Verspätungen oder Zugausfällen verbunden sind, auf die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Bereiche?
 - b) Mithilfe welcher Methoden und oder Kategorien werden insbesondere die durch Leit- und Sicherungstechnik verursachten Zugausfälle und Zugverspätungen nach Kenntnis der Bundesregierung in der Störungsstatistik der DB Netz AG erfasst?
 - c) Wie hat sich seit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II), also seit 2015, die Zuordnung von Störungen auf die Bereiche entwickelt, bzw. wie hoch war und ist jeweils der Anteil der verschiedenen Bereiche an den verursachten Störungen (bitte in Prozent und Jahresscheiben angeben)?
2. In welcher quantitativen und/oder qualitativen Form werden Zugausfälle und Zugverspätungen nach Kenntnis der Bundesregierung in der internen Störungsstatistik der DB Netz AG berücksichtigt?

Werden hier auch Zugumleitungen berücksichtigt?

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

Nach Auskunft der DB Netz AG ist die Grundlage für die Zuordnung und die statische Abbildung entstandener Verspätungen im Eisenbahnverkehr die europäische Norm Merkblatt UIC 450-2 (Internationale Kodierliste für Zugverspätungen). Dasselbe Merkblatt gibt die Clusterung in die Verspätungsverantwortungsbereiche Betreiber der Schienenwege, Eisenbahnverkehrsunternehmen, externe Einflüsse und sekundäre Ursachen (Verspätungen, die zwangsweise aus Ereignissen in den vorgenannten Verantwortungsbereichen resultieren) vor. Zugumleitungen sind hierbei nach Angaben der DB Netz AG insofern berücksichtigt, dass auch Verspätungen auf den Umleitungsstrecken erfasst werden.

Die Vorgaben des Merkblattes wurden in eine nationale Verspätungskodierungsliste übersetzt. Dies mündete in die Richtlinie (Ril) 420.9001, welche Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG ist. Die Ril 420.9001 unterscheidet sich deshalb bei einigen Verspätungsursachencodes vom Merkblatt UIC 450-2.

Im Übrigen wird auf den Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht des Eisenbahn-Bundesamtes (IZB) verwiesen (abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2019.html).

3. In welcher Form finden nach Kenntnis der Bundesregierung die nicht nur volkswirtschaftlich negativen Folgen von Zugausfällen und Zugverspätungen eine betriebswirtschaftliche Berücksichtigung bei der DB Netz AG?

Nach Auskunft der DB Netz AG werden die betriebswirtschaftlichen Folgen von Zugverspätungen unaufgefordert in der Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßem Zustand auf Basis der entstandenen Zusatzverspätungsminuten berücksichtigt. Des Weiteren setzen leistungsabhängige Entgeltregelungen des Anreizsystems für den Schienenpersonenverkehr Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes. Dieses System basiert ebenfalls auf den kodierten Verspätungsminuten und ist seit 1. Juni 2019 in Kraft.

Das Anreizsystem im Schienengüterverkehr wird zum Fahrplan 2021 eingeführt. Bei netzbedingten Zugausfällen fallen zudem keine Trassenentgelte an.

4. Auf welche Weise werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Verspätungsminuten bezüglich ihrer zum Teil sehr großen Spannweite in der Statistik berücksichtigt?

In den IZB fließen sowohl finanzielle, technische wie qualitative Kennzahlen über das Schienennetz ein (z. B. Störbestehenszeit). Die Verspätungsminuten sind eine dieser Kennzahlen. Es werden sowohl Verspätungen kleinerer als auch größerer Natur erfasst.