

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Dr. Christian Jung, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Auswirkungen des Wintereinbruchs im Februar 2021 auf den Schienenverkehr in Deutschland

Im Zusammenhang mit dem Wintereinbruch ab Sonntag, dem 7. Februar 2021, kam es in weiten Teilen Deutschlands aufgrund von Schneefällen und tiefen Temperaturen zu massiven Einschränkungen im Schienenverkehr. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr waren viele Strecken in ganz Deutschland teilweise für mehrere Tage nicht befahrbar. So war etwa die ICE-Strecke zwischen Berlin und München im Bereich der Bundesländer Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen für mindestens vier Tage nicht befahrbar bevor erste Erkundungsflüge und Räumarbeiten entlang der Strecken durchgeführt wurden (<https://www.mdr.de/thueringen/ice-schnellfahrstrecke-erfurt-leipzig-halle-raeumung-schnee-eis-100.html>). Bereits ab Samstag, dem 6. Februar 2021, habe die Deutsche Bahn AG (DB AG) „vorsorglich einige Zugverbindungen aus dem Fahrplan genommen, um zu verhindern, dass Züge mit Reisenden auf freier Strecke liegen bleiben“ (<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/ausgefallene-zuege-die-neue-schnee-strategie-der-deutschen-bahn-26893190.html>). Auch mehrere Tage nach den starken Schneefällen waren noch nicht alle Strecken wieder befahrbar.

Einigen Medienberichten war deutliche Kritik an der Kälte- und Schneestrategie der DB Netz zu entnehmen. So machte etwa der Verband privater Güterbahnen NEE (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen) in einem Brief an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer auf das „organisatorische Versagen“ bei der DB Netz aufmerksam. Insbesondere im Vergleich zu den europäischen Nachbarländern sei der deutsche Betreiber der Schieneninfrastruktur besonders schlecht auf das winterliche Wetter eingestellt gewesen. Der „Wirtschaftswoche“ liegen nach eigenen Angaben zudem Berichte vor, dass „diverse Weichenheizungen außer Betrieb“, „Weichenheizungen abgeklemmt“, „zu wenig Kräfte zum Weichenfreifegen“ sowie nur ungenügen-

des technischen Gerät vorhanden gewesen seien. Zudem hätte „Schneepflugbedienpersonal“ gefehlt und auch der Arbeitsstab Infrastruktur der DB Netz AG sei „nicht erreichbar“ gewesen (<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/kritik-am-schneemanagement-der-deutschen-bahn-aber-niemand-hat-einen-be-sen/26906360.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strecken bzw. Streckenabschnitte sowie Bahnhöfe und Haltepunkte waren/wurden aufgrund der Schneefälle teilweise oder komplett gesperrt, und wie lange hielt die jeweilige Sperrung an (bitte jeweils einzeln angeben und nach Bundesland aufschlüsseln)?
2. Wie viele Zugverbindungen sind im Zusammenhang mit den Schneefällen und der kalten Witterung im Februar komplett oder teilweise entfallen (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
3. Wie viele eingefrorene Weichen lagen nach Kenntnis der Bundesregierung den Zugausfällen zugrunde?
4. In welcher Art und Weise und in welchem Umfang hat sogenannter Eisregen zu den Beeinträchtigungen im Schienenverkehr beigetragen, und wie hat die DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung darauf reagiert?
5. Wie hoch ist der Anteil beheizter Weichen im Streckennetz der DB Netz AG, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
6. Wie hoch ist der Anteil „intelligenter“ Weichen mit digitaler Diagnose (DIANA) im Streckennetz der DB Netz AG, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
7. Wie hoch ist der Anteil Weichen mit Antriebsabdeckung im Streckennetz der DB Netz AG, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
8. Wie viele Weichenheizungen waren in der Woche ab dem 8. Februar 2021 außer Betrieb oder abgeklemmt (bitte in absoluten Zahlen sowie als Anteil aller Weichenheizungen angeben und nach Bundesland aufschlüsseln)?
9. Über wie viel ausgebildetes Schneepflugbedienpersonal verfügt die DB AG gegenwärtig, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren verändert?
10. Kann die Bundesregierung Medienberichte über die Nicht-Erreichbarkeit des Arbeitsstabes Infrastruktur der DB Netz bestätigen, und falls ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
11. Wie viele Spurloks, Schneepflüge und Schneeschleudern bzw. Schneefräsen standen der DB Netz Anfang Februar 2021 zur Verfügung?
 - a) Wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
 - b) Wie viele dieser Spurloks, Schneepflüge und Schneeschleudern bzw. Schneefräsen waren im Rahmen der Schneefälle im Einsatz?
 - c) Wie viele dieser Spurloks, Schneepflüge und Schneeschleudern bzw. Schneefräsen befinden sich jeweils im Eigenbesitz der DB Netz, und wie viele waren gemietet?
 - d) Ab welcher Schneehöhe wurden jeweils Spurloks, Schneepflüge und Schneeschleudern bzw. Schneefräsen eingesetzt?

12. Bis zu welchen Minustemperaturen sind die ICE- bzw. IC-Züge der Deutschen Bahn AG funktions- bzw. betriebsfähig (bitte nach Baureihe aufschlüsseln)?
13. Wie viele Fernzüge der Deutschen Bahn AG mussten im Februar aufgrund von Eis- oder Schneeschäden repariert werden?
14. Wie viele Mitarbeiter waren im Auftrag der DB Netz AG zur individuellen Weichenertüchtigung und zum Weichenfreifegen im Rahmen der Schneefälle im Einsatz (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
15. Wie hat sich die Anzahl der Abtau- und Enteisungsanlagen für Züge im Besitz der DB AG in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
16. Wurden in Erwartung der erschwerten Wetterbedingungen zusätzliche Mitarbeiter zur individuellen Weichenertüchtigung im Voraus eingeplant, und wenn ja, wie viele?
17. In welcher Art und Weise haben die DB AG und die DB Netz AG mit dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammengearbeitet, um die Streckenertüchtigung zu gewährleisten?
18. Welche Erfahrungen hat die Deutsche Bahn AG bei dem Wetterereignis gemacht, und welche konkreten Lehren hat sie daraus für zukünftige Schnee-, Eis- und Kälteereignisse gezogen?
19. Welche Umsatzschäden sind der DB AG sowie privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die eingeschränkte Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur entstanden?
20. Wie lange kann sich die DB Netz AG nach Auffassung der Bundesregierung auf den Tatbestand der höheren Gewalt berufen, um nicht für die Schäden der eingeschränkten Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur haften zu müssen?
21. Kann dieser Tatbestand der höheren Gewalt nach Auffassung der Bundesregierung auch länger als 24 Stunden nach Beginn der Wetterlage anhalten?
Falls ja, ab wann wäre dies nicht mehr der Fall?

Berlin, den 3. März 2021

Christian Lindner und Fraktion

