

## **Kleine Anfrage**

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

### **Bewertung der sogenannten neuen Schneestrategie der Deutschen Bahn AG durch die Bundesregierung**

Im Zuge des Wintereinbruchs Anfang Februar 2021 kam es auf dem Schienennetz der DB Netz AG zu zahlreichen Streckensperrungen. Betroffen waren beispielsweise die Fernverkehrszüge zwischen Deutschland und den Niederlanden bzw. Frankreich; der Hauptbahnhof Wolfsburg; die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Erfurt und Halle/Leipzig; die Strecken von Dresden aus Richtung Leipzig, Frankfurt/Main, Hannover und Köln; die Strecken von Hamburg aus in nördlicher Richtung (<https://www.merkur.de/welt/wetter-schnee-deutschland-winter-bahn-chaos-db-verkehr-zug-flughafen-dortmund-90195598.html>).

Im Schienenpersonenverkehr fanden die Sperrungen in erster Linie im Fernverkehr statt. Aufgrund eines technischen Fehlers – in der App der DB AG wurde der Auslastungsgrad der Züge falsch angezeigt – waren nach der Freigabe der Strecken für den Schienenverkehr die Züge anschließend völlig überfüllt (<https://www.tagesspiegel.de/gesellschaft/panorama/wintereinbruch-stoppt-fernverkehr-warum-verkehrte-anzeigen-fuer-ueberfuellte-zuege-sorgten/26898570.html>).

Auch der Schienengüterverkehr war nach Ansicht der Fragesteller massiv betroffen. Mit Waren beladene Güterzüge mussten abgestellt werden, unter denen sich auch solche mit medizinischen Produkten befanden, Anlagen des kombinierten Verkehrs konnten tagelang nicht mehr bedient werden (<https://www.lok-report.de/news/deutschland/verkehr/item/23192-nee-pro-bahn-winterkapitulation-darf-sich-nicht-wiederholen-dank-an-einsatzkraefte-und-kritik-an-managern.html>).

Der Fahrgastverband Pro Bahn und das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) haben das Vorgehen der Deutschen Bahn AG scharf kritisiert. Der Vorstandsvorsitzende von NEE Ludolf Kerkeling wies darauf hin, dass die DB Netz AG bereits 2018 eine Forderung der NEE nach einer Höchstdauer der Sperrungen von 24 Stunden abgelehnt hatte (<https://www.lok-report.de/news/deutschland/verkehr/item/23192-nee-pro-bahn-winterkapitulation-darf-sich-nicht-wiederholen-dank-an-einsatzkraefte-und-kritik-an-managern.html>).

Der Presse ist zu entnehmen, dass es die sogenannte neue Schneestrategie bereits seit zwei Jahren gibt (<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/ausgefallene-zuege-die-neue-schnee-strategie-der-deutschen-bahn-/26893190.html>). Diese stehe im Zeichen der Prophylaxe und sehe vor, dass Züge bei schwierigen Wetterlagen vorsorglich im Depot bleiben und Fahrgäste in bestimmten Bahnhöfen in Wärmeabteilen von Zügen versorgt würden (ebd.).

Außerdem sichere sich die Deutsche Bahn AG im Rahmen dieser Strategie Hotelkontingente (ebd.). Dass im Februar 2021 weniger die Regionalbahnen als die Fernverkehrszüge von den Streckensperrungen betroffen waren, erklärt die entsprechende Tochter der DB AG mit der längeren Fahrtstrecke der Fernverkehrszüge (ebd.). Da von den 70 000 Weichen nur ein Teil eine Weichenheizung habe und diese bei starkem Schnee und tiefen Temperaturen unter Umständen nicht mehr funktionierten, stünden zudem 72 Schneefräsen, Schneepflüge und Schneeschleudern und andere Instandhaltungsfahrzeuge deutschlandweit bereit (ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie kam nach Kenntnis der Bundesregierung die neue Schneestrategie der Unternehmen der DB AG zustande?
  - a) Wer hatte die Idee für die Strategie?
  - b) Was war der Anlass, diese Strategie zu entwerfen?
  - c) Wer war an der Formulierung der Strategie beteiligt?
  - d) Wer wurde über den Entwurf einer solchen Strategie informiert?
  - e) Wann wurde die Strategie beschlossen?
2. Seit wann wussten die entsprechenden Stellen der Exekutive von der neuen Schneestrategie der DB AG?
  - a) Seit wann wusste die Bundesregierung bzw. das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) von der neuen Schneestrategie?
  - b) Seit wann wusste die Bundesnetzagentur von der neuen Schneestrategie?
  - c) Seit wann wusste das Eisenbahnbundesamt (EBA) von der neuen Schneestrategie?
3. Hat die Bundesregierung bzw. das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, nachdem man dort von der neuen Schneestrategie Kenntnis genommen hatte, mit der DB AG oder einem der Unternehmen der DB AG Kontakt aufgenommen und über die Schneestrategie gesprochen?

Wenn ja, was waren die Inhalte des (schriftlichen oder mündlichen) Austauschs?
4. Hat die Bundesnetzagentur, nachdem man dort von der neuen Schneestrategie Kenntnis genommen hatte, mit der DB AG oder einem der Unternehmen der DB AG Kontakt aufgenommen und über die Schneestrategie gesprochen?

Wenn ja, was waren die Inhalte des (schriftlichen oder mündlichen) Austauschs?
5. Hat das Eisenbahnbundesamt, nachdem man dort von der neuen Schneestrategie Kenntnis genommen hatte, mit der DB AG oder einem der Unternehmen der DB AG Kontakt aufgenommen und über die Schneestrategie gesprochen?

Wenn ja, was waren die Inhalte des (schriftlichen oder mündlichen) Austauschs?

6. Wenn die Bundesregierung bzw. das BMVI Kenntnis von der neuen Schneestrategie der DB AG hatten, haben sie dann erkannt, dass es auch zu länger andauernden Streckensperrungen mit allen damit verbundenen Folgen für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr kommen könnte?
7. Aus welchem genauen Grund hat die Deutsche Bahn AG es im Jahr 2018 abgelehnt, ihre internen Regelungen so auszurichten, dass eine höchstens 24-stündige Streckensperrung angestrebt wird (s. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Berlin, den 12. März 2021

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

