

## **Kleine Anfrage**

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

### **Arbeitsunfälle an Anlagen der Infrastruktursparten der Deutschen Bahn**

In den vergangenen Jahren kam es während Arbeiten am Netz der DB (Deutsche Bahn) Netz AG und DB Energie AG wiederholt zu schweren Unfällen (<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Insider-kritisieren-die-Bahn-article13193951.html>). Bei einem Unfall am 31. Juli 2019 am Dortmunder Hauptbahnhof wurde ein 28-jähriger Arbeiter der DB Bahngruppe Bau durch einen Stromschlag getötet (<https://www.ruhrnachrichten.de/dortmund/arbeiter-stirbt-nach-stromschlag-am-dortmunder-hauptbahnhof-1433541.html>). Wenige Wochen später wurde ein Bahnmitarbeiter in Offenbach-Ost von einer S-Bahn erfasst und dabei tödlich verletzt (<https://bahnblogstelle.net/2019/10/25/tragischer-unfall-bahnmitarbeiter-auf-abstellanlage-von-zug-erfasst/>). Vor knapp einem Jahr sind ebenfalls in Offenbach zwei Mitarbeiter der Bahn von einer S-Bahn angefahren und zur Seite geschleudert worden – einer der beiden Männer wurde schwer am Kopf verletzt (<https://www.op-online.de/region/roedermark/roedermark-offenbach-unglueck-bahnstrecke-s-bahn-erfasst-zwei-maenner-zr-13645564.html>).

Die häufigste Unfallart sind Stromschläge während Arbeiten in der Nähe von oder an den Oberleitungen (<https://sz-magazin.sueddeutsche.de/deutschland/der-tod-kommt-von-oben-80533>). Die Stromschläge ereignen sich direkt am Stromnetz, beim Fahren mit dem Bagger in der Nähe der oder in die Oberleitungen ([https://www.wz.de/nrw/duesseldorf/bauarbeiter-schwebt-nach-stromunfall-in-lebensgefahr\\_aid-26514185](https://www.wz.de/nrw/duesseldorf/bauarbeiter-schwebt-nach-stromunfall-in-lebensgefahr_aid-26514185)), beim Umkippen von Leitern ([https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/GesetzeundRegelwerk/Allgemeinverf/33\\_allgvfg\\_gleisfahrbare\\_Leitern.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/GesetzeundRegelwerk/Allgemeinverf/33_allgvfg_gleisfahrbare_Leitern.pdf?__blob=publicationFile&v=3), S. 3) oder bei Baumschnittarbeiten ([https://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/vorwurf-der-fahrlaessigen-toetung-ist-unbegruendet\\_a\\_1,0,2765895818.html](https://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/vorwurf-der-fahrlaessigen-toetung-ist-unbegruendet_a_1,0,2765895818.html)). Einige der Unfälle durch Stromschläge gehen tödlich aus, die meisten Arbeiter werden jedoch mindestens schwer verletzt.

Eine weitere Unfallart ist das Fallen aus großer Höhe auf den Boden (<https://www.freipresse.de/mittelsachsen/freiberg/unfall-beim-rangieren-bahnmitarbeiter-stirbt-in-freiberg-artikel9909783>). Weiterhin werden Arbeiter verletzt, wenn Baufahrzeuge von Zügen gerammt werden (<https://www.augsburger-allgemeine.de/panorama/Zug-prallt-auf-stehenden-Bagger-drei-Tote-13-Verletzte-id19611221.html>). Aber auch bei anderen Tätigkeiten geschehen immer wieder schwere Unfälle (<https://www.tag24.de/nachrichten/unfall-deutsche-bahn-reparatur-zug-arbeiter-vier-finger-verloren-nuernberg-bayern-721543>).

Verantwortlichen Führungskräften der Infrastruktursparten der Deutschen Bahn waren und sind diese Unfälle schon seit Langem bekannt (<https://sz-magazin.sueddeutsche.de/deutschland/der-tod-kommt-von-oben-80533>). So hatte man

bereits im November 2010 einen Mitarbeiter der Deutschen Bahn beauftragt, sich um eine Reihe tödlicher Unfälle zu kümmern, die in den vorausgegangenen zweieinhalb Jahren im Zusammenhang mit Fremdfirmen aufgetreten waren (ebd.). Werden Mitarbeiter externer Unternehmen für Arbeiten an der Infrastruktur der Deutschen Bahn eingesetzt, muss nämlich zwingend eine Gefährdungsbeurteilung vorgenommen werden. Dies war in der Vergangenheit jedoch offenbar nicht geschehen (ebd.). Da die nach den Unfällen hinzugezogene Polizei über die Versäumnisse anscheinend nicht unterrichtet wurde, stellte sie die Ermittlungen bald ein (ebd.). Der oben genannte Mitarbeiter erhielt den Auftrag, eine Arbeitsanweisung für Fremdfirmen zu verfassen, durch die die Mitarbeiter auf die Gefahren während der Arbeit in der Nähe von Oberleitungen hingewiesen werden (ebd.). In der Zeit der Erarbeitung der Arbeitsanweisung ist er laut Berichten von bahninternen Mitarbeitern ausgebremst worden (ebd.). Als Begründung gaben diese später an, dass die strikte Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitsangaben zahlreiche Stromabstellungen und teure Überwachungen von Mitarbeitern während ihrer Arbeiten erfordern würde (ebd.). Später wurde der Mitarbeiter versetzt, ein laufendes Verfahren zum tödlichen Unfall von zwei Mitarbeitern einer Fremdfirma eingestellt, die Beschwerde der Mutter eines der beiden Verunglückten von der Staatsanwaltschaft abgewiesen. Im Juli 2012, zwei Tage nach der Versetzung des Mitarbeiters, trat die von ihm ausgearbeitete Arbeitsanweisung in Kraft (ebd.).

In § 1 Absatz 1 Satz 1 der Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung (EBArbSchV) wurde, abweichend von § 5 Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Überwachung der Einhaltung staatlicher Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes übertragen. Das EBA ist dann zuständig, wenn Unfälle „im Bereich der Eisenbahnen des Bundes (EdB) stattfinden“. Diese Definition ist netzbezogen und somit unabhängig von der Konzernzugehörigkeit des Leistungserbringers (für Unfälle auf der Infrastruktur von nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist das EBA also nicht zuständig). Alle diesbezüglichen Unfälle müssen dem EBA gemeldet werden ([https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/TechnArbeitsschutz/Zustaendigkeiten/33\\_Zustaendigkeiten\\_Eisenbahn\\_Bundesamt.pdf;jsessionid=430EA42F02515DB01412B34DBB27402E.live21323?\\_\\_blob=publicationFile&v=5](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/TechnArbeitsschutz/Zustaendigkeiten/33_Zustaendigkeiten_Eisenbahn_Bundesamt.pdf;jsessionid=430EA42F02515DB01412B34DBB27402E.live21323?__blob=publicationFile&v=5), S. 1-2). Die Zuständigkeit des EBAs umfasst die Oberleitungen und den Bereich in einem Radius von 3 Metern um die Oberleitungen herum, den Bereich 6 Meter ab Gleismitte sowie den Bereich bis 4,8 Meter über der Schienenoberkante ([https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Arbeitsschutz/arbeitsschutz\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Arbeitsschutz/arbeitsschutz_node.html), Anlage 2).

Auch wenn sich die Arbeitsanweisungen vor allem auf den Schutz von Mitarbeitern von Fremdfirmen beziehen, geht es den Fragestellern selbstverständlich um die Sicherheit aller Mitarbeiter, also auch der Mitarbeiter der Infrastrukturparten der Deutschen Bahn selbst.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Personen sind zwischen 2010 und 2020 bei Arbeiten an der Infrastruktur der Deutschen Bahn insgesamt verletzt oder getötet worden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie viele dieser Unfälle sind auf Einwirkung von Strom aus der Oberleitung zurückzuführen oder stehen in Verbindung damit (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
  - a) Wie viele der an diesen Unfällen beteiligten Personen sind getötet worden oder später an den Folgen des Unfalls gestorben (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

- b) Wie viele der verunfallten Personen waren Mitarbeiter von Fremdfirmen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Trifft die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Behauptung in der „Süddeutschen Zeitung“ zu, dass im Juli 2012 eine neue Arbeitsanweisung zu der hier behandelten Thematik in Kraft getreten ist?
- a) Wenn ja, handelt es sich um die Arbeitsanweisung, die von dem in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnten Beamten erarbeitet wurden?
- b) Was sind die wesentlichen Inhalte der Arbeitsanweisung?
- c) Ist die Arbeitsanweisung auch heute noch, ggf. in veränderter Form, in Kraft?
- d) Falls die Arbeitsanweisung seit dem Inkrafttreten bis zum heutigen Zeitpunkt geändert wurde, worin bestanden die wesentlichen Änderungen?
4. Wie beurteilen die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn und die zuständige Aufsichtsbehörde Eisenbahnbundesamt die Wirksamkeit der geltenden Arbeitsanweisungen vor dem Hintergrund, dass in den letzten Jahren weiterhin Unfälle passiert sind, bei denen Bahnmitarbeiter bzw. Mitarbeiter von Fremdfirmen durch Strom aus der Oberleitung zu Tode gekommen sind oder verletzt wurden?
5. Welche Ursachen kommen nach Ansicht der Infrastruktursparten der Deutschen Bahn für die Unfälle in Betracht?
- Planen die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn angesichts der jüngeren Unfälle eine Überarbeitung der Arbeitsanweisungen in dem jeweiligen Fachgebiet, und wenn ja, in welcher Weise?
6. Planen die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn eine Verbesserung der Überwachung der geltenden Arbeitsanweisungen in dem jeweiligen Fachgebiet?
- Wenn ja, in welcher Weise?
7. Welche Kenntnisse liegen den Infrastruktursparten der Deutschen Bahn über Maßnahmen von Bahnen in anderen Ländern zum Arbeitsschutz im Zusammenhang mit Strom aus der Oberleitung vor?
8. In welcher Form hat sich das Eisenbahnbundesamt mit den wiederholt auftretenden Oberleitungsunfällen auseinandergesetzt, und welche Maßnahmen wurden getroffen, um die Zahl dieser Unfälle zu verringern?

Berlin, den 17. März 2021

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

