

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Andreas Mrosek, Frank Magnitz, Leif-Erik Holm, Marc Bernhard, Stephan Brandner, Marcus Bühl, Siegbert Droese, Peter Felser, Mariana Iris Harder-Kühnel, Martin Hohmann, Jörn König, Ulrich Oehme, Uwe Schulz, Dr. Harald Weyl und der Fraktion der AfD

Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland bei schwierigen Wetterverhältnissen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der plötzliche Wintereinbruch Anfang Februar 2021 führte zu massiven Problemen im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG (www.tagesspiegel.de/gesellschaft/panorama/wintereinbruch-stoppt-fernverkehr-warum-verkehrte-anzeigen-fuer-ueberfuellte-zuege-sorgten/26898570.html). Das Management des Unternehmens reagierte auf die winterliche Witterung mit der Sperrung von (Teil-)Strecken, worunter neben den Fahrgästen vor allem der Güterverkehr litt (www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/ausgefallene-zuege-die-neue-schnee-strategie-der-deutschen-bahn-/26893190.html; www.sueddeutsche.de/panorama/winter-schnee-wetter-bahn-autobahn-nrw-norden-1.5198177). Darüber hinaus kam es zu Zugausfällen und Verspätungen (www.merkur.de/welt/wetter-schnee-deutschland-winter-bahn-chaos-db-verkehr-zug-flughafen-dortmund-90195598.html).

Während in der Schweiz bei ähnlichen Bedingungen die maximal verfügbare Menge an Arbeitskräften im Einsatz war, um die Schienenstrecken vom Schnee zu befreien (www.srf.ch/news/schweiz/schweizer-winter-noch-tage-behinderungen-im-bahnverkehr), beschwerten sich Schienengüterverkehrsunternehmen – in erster Linie das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) – in Deutschland darüber, dass zu wenige Einsatzkräfte vor Ort waren, um Schnee von den Weichen zu schaffen (www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/kritik-am-schneemanagement-der-deutschen-bahn-aber-niemand-hat-einen-besen/26906360.html).

Die genannten Probleme sind jedoch nicht neu. Vor mehreren Jahren bereits wollten die Unternehmen der DB AG sich nach den negativen Auswirkungen des Wintereinbruchs auf den Schienenverkehr im Jahr 2010 besser auf solche Ereignisse vorbereiten, indem man Schneeräumfahrzeuge, Schneepflüge und Schneefräsen bereitstellte und sich vermehrt um Weichenheizungen sowie das Vorhalten von Personal kümmerte (www.faz.net/aktuell/technik-motor/technik/neue-technik-soll-die-bahn-winterfest-machen-13291937.html).

Die DB Netz AG als öffentliche Eisenbahn ist verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten (§ 4 Absatz 3 Satz 2 AEG). Dieser sehr allgemein gehaltene Auftrag wird einerseits durch technische Gegebenheiten, andererseits durch die betriebswirtschaftlichen Grundsätze des Unternehmens DB AG begrenzt (CICERO, 08.02.2021, Schneechaos bei der Bahn – „Alles eine Frage des Geldes“). Auch berücksichtigt die derzeit geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn AG und ihren Infrastrukturunternehmen die Resilienz der Bahninfrastruktur gegenüber Witterungseinflüssen nicht hinreichend (www.newstix.de/index.php?site=&ent-msg=true&ref=RNL&mid=468721).

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung dazu auf,
1. dass der Bund als hundertprozentiger Eigentümer des Unternehmens Deutsche Bahn AG darauf hinwirkt, dass auch bei schwierigen Witterungsbedingungen (z. B. Stürme oder winterliche Wetterverhältnisse) die verkehrssichere Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur für möglichst alle Verkehre oberste Priorität hat. Auch die eigenwirtschaftlich arbeitenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sind bei den getroffenen Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen; sie dürfen nicht einseitig belastet werden;
 2. im Sinne der Daseinsvorsorgefunktion der öffentlichen Eisenbahnen die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) so fortzuschreiben, dass die Resilienz der Bahninfrastruktur gegenüber Witterungseinflüssen in einer sanktionsbewehrten Qualitätskennzahl berücksichtigt wird. Aufwendungen für Personal sowie technische Ausstattung für entsprechende Maßnahmen müssen wirtschaftlich angemessen in die Kalkulation einfließen;
 3. bereits vor einer Fortschreibung der LuFV mit der Deutschen Bahn AG Vereinbarungen zu treffen, die im Sinne der Nummer 2 für eine angemessene kalkulatorische Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen gegen Witterungseinflüsse sorgen.

Berlin, den 22. Januar 2021

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung:

Das Unternehmen Deutsche Bahn AG ist als öffentliche Eisenbahn laut Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dazu verpflichtet, „die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten“ (§4 Abs. 3 Satz 2). Immer wieder kommt es im Bahnverkehr zu Zwischenfällen verschiedenster Art, die den Betriebsablauf stören oder gar unterbrechen. Winterliche Wetterverhältnisse führen mit tiefen Temperaturen, Schnee und Eisregen je nach Ausprägung zu mehr oder weniger schweren Störungen im Schienenverkehr: Weichen können aufgrund von Schnee und Eis nicht mehr betätigt werden; Oberleitungen sind von Eis überzogen und verhindern eine Stromabnahme durch die Pantographen; Strecken schneien zu; freigeräumte Strecken werden von allem im Flachland wieder mit Schnee zugeweht.

1. Die DB Netz AG ist der größte Schieneninfrastrukturbetreiber auf dem deutschen Gesamtschiennetz. Vom Handeln des Unternehmens hängt ab, wie gut die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten abwickeln können. Dementsprechend muss – gemäß den gesetzlichen Vorgaben – die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes oberste Priorität bei der DB Netz AG haben, auch unter widrigen Umständen. Eine einseitige Belastung der Schienengüterverkehrsunternehmen, die im Gegensatz zur Unternehmensgruppe der DB AG auf keine staatliche Unterstützung hoffen können, muss vermieden werden.
2. Der Schienenverkehr in Deutschland dient einerseits der Daseinsvorsorge. Andererseits folgt die Tätigkeit der Unternehmen der DB AG betriebswirtschaftlichen Grundsätzen. Letzteres kann dazu führen, dass z. B. für den Betriebsablauf wichtige Fahrzeuge oder Maschinen nicht oder in nicht ausreichender Zahl angeschafft werden oder in kritischen Situationen Personal in nicht ausreichender Stärke vorgehalten wird. In § 13 der aktuellen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III sind unter 13.3 diejenigen Qualitätskennzahlen (Qkz) zum Zustand des Schienennetzes benannt, bei deren Verfehlen die Deutsche Bahn AG eine Pönale zahlen muss. Die für die aktuelle Problematik offensichtlich einschlägigen Qualitätskennzahlen zu Störungen und Störbestehenszeiten gehören allerdings nicht dazu, sondern zu den nicht sanktionsbewehrten Qkz in Abschnitt 13.4. Bevor an diese Zahlen Pönalen im Sinne dieses Antrags gekoppelt werden können, müssen sie im oben genannten Sinne weiterentwickelt und verfeinert werden. Das ist mit diesem Antrag gewollt.
3. Die Einführung einer solchen Kennzahl sollte noch vor Verabschiedung der nächsten LuFV erfolgen.

