

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Andreas Mrosek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/28029 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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-dortm-und-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-stop-pt-fernverkehr-warum-verkehrte-anzeigen-fuer-ueberfullte-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.).

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?

Die Fragen 1 bis 2c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) benutzt den Begriff nicht. Die DB AG entwickelt ihren Winterdienst kontinuierlich weiter. Basis dafür sind die Erfahrungen aus vergangenen Wetterereignissen, Analysen sowie Anregungen aus der Branche. Zudem steht die DB AG im engen Austausch mit anderen Bahnen und der Wissenschaft. Diese Erkenntnisse fließen in die laufende Optimierung der Wintervorbereitungen ein.

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?

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?

Die Fragen 3 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sich im Februar 2021 von der DB AG zum Sachverhalt unterrichten lassen. Wesentlicher Inhalt war, wie bei Großstörungen geeignet gesteuert werden könne. Einzelheiten, etwa zur Dauer von Streckensperrungen, waren nicht Gegenstand der Unterrichtung.

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?

Die für Eisenbahnen zuständige Beschlusskammer 10 der BNetzA hat am 17. Februar 2021 auf eine Beschwerde des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen e.V. von Amts wegen ein Verfahren zur Überprüfung des Umgangs der DB Netz AG mit winterlichen Witterungsbedingungen eingeleitet (Gz. BK10-21-0017_Z). In diesem Verfahren hat die Beschlusskammer der DB Netz AG einen 50 Hauptfragen und mehrere Unterfragen umfassenden Fragenkatalog zugesandt, dessen Beantwortung noch aussteht.

Am 12. März 2021 hat die Beschlusskammer von Amts wegen ein weiteres Verfahren zur Überprüfung des Winterdienstes der DB Station&Service AG eingeleitet (Gz. BK10-21-0033_Z), nachdem mofair e.V. in einer Stellungnahme auch das Verhalten der DB Station&Service AG kritisiert hatte. Auch dieses Unternehmen hat die Beschlusskammer mehrere Fragen gestellt. Die Antworten liegen noch nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

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?

Im Rahmen eines Auskunftersuchens des EBA an die DB Netz AG werden verschiedene Aspekte im Zusammenhang mit dem Agieren der DB AG im Februar 2021 abgefragt.

Hiermit soll evaluiert werden, welche Maßnahmen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs und zur Wiederaufnahme des Regelbetriebs ergriffen haben und ob hier systematische Defizite erkennbar werden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wird über weitergehende Maßnahmen entschieden.

EBA und BNetzA stehen hierzu im Austausch.

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)?

Nach Auskunft der DB AG ist eine pauschale zeitliche Vorgabe für die Wiederherstellung der Befahrbarkeit infolge von Witterungseinflüssen gesperrter Strecken nicht möglich. Die Diversität von Witterungseinflüssen in regionaler (Flachland, Mittelgebirge, Alpen), qualitativer (Sturm, Schnee, Hochwasser) und saisonaler (z. B. Sommer mit zunehmenden Hitzeperioden) und die Kurzfristigkeit derartiger Ereignisse sind zu berücksichtigen.