

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5499 –**

Personalengpässe als Ursache von Bahnverspätungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Aufgrund von Personalmangel in Stellwerken soll es im Jahr 2022 in nur zehn Monaten von Januar bis Oktober bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu 375 000 Verspätungsminuten gekommen sei (vgl. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-personalmangel-in-stellwerken-375-000-minuten-verspaetung-in-zehn-monaten-a-3ebf2afd-ad04-4012-91f7-b35b0ff3373a>). Bereits im Jahr 2013 kam es aufgrund von Personalengpässen zu Zugausfällen und einer Intervention des Bundeskanzleramts (vgl. https://www.zeit.de/politik/deutschland/2013-08/deutsche-bahn-personalengpass-mainz?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F).

Dass Personalmangel zu massiven Problemen beim Betrieb der Unternehmen der Deutschen Bahn führt, ist seit längerem bekannt (<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/personalmangel-deutsche-bahn-25-000-mitarbeiter-gesucht/28908518.html>; <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/personalmangel-bahn-sucht-haenderingend-mitarbeiter,TLmETuX>). Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG wies den Vorwurf, dass der Personalmangel ursächlich für die aktuellen Qualitätsprobleme bei der Deutschen Bahn sei, jedoch noch im letzten Jahr zurück – weder Personalmangel noch mangelnde Investitionen hätten mit den Verspätungen und Zugausfällen zu tun (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/chaos-auf-den-schienen-evg-widerspricht-bahnchef-lutz-personalmangel-sehr-wohl-ein-problem/28535656.html>).

1. Sieht sich nach Kenntnis der Bundesregierung das bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG in einem Wettbewerb zu anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)?

Die DB Netz AG steht auf einigen für den Betrieb der Schieneninfrastruktur vor- bzw. nachgelagerten Märkten im Wettbewerb, z. B. im Hinblick auf Dienstleistungen oder Technik bzw. ausgebildetes Personal für den Betrieb von Infrastrukturen.

2. Kann ggf. ein derartiges Konkurrenzverhältnis zu anderen EIU nach Ansicht der Bundesregierung es rechtfertigen, die in den Fragen 3 bis 6 erbetenen Antworten dem Deutschen Bundestag vorzuenthalten?

Die Fragen 3, 5 und 6 werden vollständig beantwortet. Die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthaltenden Antworten zu den Fragen 4a bis 4d werden bei der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.

3. Wie viele Verspätungsminuten und Zugausfälle gab es nach Kenntnis der Bundesregierung von 2013 bis 2022 insgesamt jährlich auf dem Streckennetz der DB Netz AG

Im Folgenden werden die Verspätungsminuten auf dem Streckennetz der DB Netz AG gemäß RiL 420.9001 (Kodierung Zusatzverspätungen) angegeben. Eine vollumfängliche Statistik über ausgefallene Züge führt die Deutsche Bahn AG (DB AG) nicht, da nicht alle Fälle durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der DB AG mitgeteilt werden. Die folgenden Zahlen stammen aus den Systemen der DB AG und bilden den dort vorliegenden Datenbestand der Verspätungsminuten ab.

- a) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
(bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
26.252	25.569	28.513	28.006	28.115	32.741	30.856	26.752	32.213	39.772

- b) im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
(bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
6.918	6.209	7.108	6.151	6.488	6.992	7.156	5.827	7.458	10.005

- c) im Schienengüterverkehr (SGV)
(bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
89.589	87.303	93.668	86.110	100.105	102.315	94.095	79.946	100.689	114.577

4. Wie viele Verspätungsminuten und Zugausfälle begründeten sich nach Kenntnis der Bundesregierung von 2013 bis 2022 jährlich
- aufgrund fehlenden Stellwerkpersonals,
 - aufgrund sonstiger Ursachen im Bereich Personalmangel bei der Eisenbahninfrastruktur,

- c) aufgrund fehlenden Zugpersonals (z. B. Lokführer, Zugbegleiter),
- d) aufgrund sonstiger Ursachen im Bereich Personalmangel bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU),

Die erbetenen Informationen zu den Zugausfällen der Fragen 4a bis 4d sind geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG. Die Offenlegung der detaillierten Informationen, könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und dadurch das wirtschaftliche Handeln der DB AG und somit auch das fiskalische Interesse des Bundes deutlich beeinträchtigen.

Die Offenlegung der Informationen würde es einerseits konkurrierenden Mobilitätsanbietern und Infrastrukturanbietern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb zum Nachteil der DB AG auszurichten. Sie erhalten dadurch Transparenz über interne Strukturen und Personalstände der DB Netz AG, die wertvoll sind, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung sowie Personalausstattung so zu konzipieren, so dass sich daraus Marktvorteile ergeben. Die DB Netz AG hätte diese Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen sind die Informationen der Antworten zu den Fragen 4a bis 4d als „Vertraulich – Amtlich geheimgehalten“ eingestuft und wurden in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.*

Die folgenden Zahlen stammen aus den Systemen der DB AG und bilden den dort vorliegenden und erfassten Datenbestand der Verspätungsminuten ab. Eine vollumfängliche Statistik über Verspätungsminuten führt die DB AG nicht, da nicht alle Fälle durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG mitgeteilt werden.

- e) durch witterungsbedingte Einflüsse,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.187	668	859	513	958	956	574	524	1.238	880

- f) aufgrund technisch bedingter Stellwerksstörungen,
- g) aufgrund weiterer technischer Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik,

Die Fragen 4f und 4g werden gemeinsam beantwortet.

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2.288	2.225	2.603	2.526	2.448	2.722	2.509	2.052	2.670	2.836

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Antwort als „Vertraulich – Amtlich geheimgehalten“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

h) aufgrund von Oberleitungsstörungen,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
120	128	190	165	117	86	118	131	145	181

i) aufgrund von Schäden an der Fahrbahn (inklusive nicht im Fahrplan berücksichtigter Langsamfahrstellen),

Fahrbahn

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
902	761	839	761	703	913	976	1.085	1.505	2.394

Langsamfahrstellen

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
370	198	146	124	97	185	239	191	95	562

j) durch nicht im Fahrplan berücksichtigte (also i. d. R. kurzfristige) Baustellen,

Bauarbeiten/Arbeiten

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5.212	5.321	5.788	5.293	4.847	4.094	4.432	4.543	6.244	6.700

Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten/Arbeiten

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
351	422	496	493	473	479	527	589	732	910

k) durch sonstige Mängel im Bereich der Eisenbahninfrastruktur,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
846	821	952	1.009	969	1.043	956	874	1.175	1.311

l) durch Personen im Gleis,

Wird zusammen mit der Antwort zu Frage 4n beantwortet.

m) aufgrund von behördlichen Anordnungen,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
703	639	829	811	867	863	922	1.059	1.168	1.509

n) durch Fremdeinwirkung,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.005	1.073	1.354	1.241	1.426	1.480	1.424	1.344	1.678	2.220

o) aufgrund gefährlicher Ereignisse,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.791	1.619	1.858	1.768	1.968	1.713	1.695	1.585	1.889	2.362

p) durch Störungen an den betroffenen Zügen,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2.926	2.815	2.978	2.993	3.232	3.493	3.677	3.080	3.699	3.945

q) durch Störungen an anderen, beispielsweise vorausfahrenden, Zügen,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
26.354	25.985	28.962	29.116	31.979	32.056	32.784	29.166	39.845	49.037

r) durch die verspätete Bereitstellung von Zügen?

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
38.255	39.953	49.764	45.365	51.952	57.560	51.157	40.834	42.807	48.883

5. Wie viele Stellen waren von 2013 bis 2022 in den Berufsgruppen, die bezüglich der Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle relevant sind (beispielsweise und insbesondere Lokführer, Zugbegleiter, Fahrdienstleiter, Stellwerkspersonal, sonstiges technisches Personal), bei den Unternehmen der Deutschen Bahn AG jeweils

- a) eingeplant (bitte nach Jahren und Berufsgruppen aufschlüsseln),
b) besetzt (bitte nach Jahren und Berufsgruppen aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG sind die Daten für die Personalbedarfe für die in Frage 5a relevanten Berufsgruppen erst ab 2018 verfügbar.

Personalbedarf (VzP)*					
	2018	2019	2020	2021	2022
Lokführerinnen und Lokführer	18.100	18.200	18.300	18.600	18.700
Zugbegleitdienst	10.500	10.700	11.300	11.500	11.500
Instandhaltung			39.800	40.700	42.100
Mitarbeitende für Bauprojekte			10.600	11.300	13.000
Betrieb (Netz)			16.500	16.600	16.700
* Planbedarf für 2018/2019 nur für Lokführer:innen und Zugbegleitdienst definitionsgleich vorliegend „Mitarbeitende Bauprojekte“ in 2020 inkl. Ergänzung Systemwerte DB Station&Service AG					

Bei den aufgeführten Personalbedarfen handelt es sich um die zur Jahresplanung geplanten Personalbedarfe – gegebenenfalls punktuell im Jahresverlauf kurzfristig entstehende dispositive Zusatzbedarfe bzw. Effekte aus Leistungsveränderungen sind hierin nicht enthalten.

Für die Personalbestände für die in Frage 5b relevanten Berufsgruppen liegen der DB AG Daten ab 2017 vor.

Personalbestand (VzP)*						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Lokführerinnen und Lokführer	18.100	18.100	18.400	18.900	18.900	18.600
Zugbegleitdienst	10.800	10.900	11.200	11.600	11.300	11.600
Instandhaltung	36.500	37.700	38.900	40.100	40.300	40.500
Mitarbeitende für Bauprojekte	8.500	9.400	10.200	11.000	12.000	13.100
Betrieb (Netz)				16.700	16.400	16.300
* inkl. Zeitarbeitnehmende, Bestand für „Betrieb (Netz)“ erst ab 2020 definitionsgleich vorliegend						

6. Wie viele Überstunden musste das in Frage 4b erfragte Personal von 2013 bis 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung leisten, um fehlendes Personal zu kompensieren (bitte nach Jahren und nach Berufsgruppen aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG wird die Anzahl der Arbeitsmehrleistungsstunden, die aufgrund punktueller Unterdeckung des Personalbedarfs im Personalbestand entstanden sein könnten, nicht dezidiert ermittelt. Für den Aufbau von Arbeitsmehrleistungen können verschiedene Gründe ursächlich sein. Aufgeführt werden daher die „Gesamtbestände“ der Arbeitsmehrleistungen aus den Systemen der DB AG.

Arbeitsmehrleistungen (Tsd. Std.)*						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Lokführerinnen und Lokführer	1.360	1.610	1.400	1.360	1.370	1.370
Zugbegleitdienst	300	440	390	290	280	380
Instandhaltung	1.350	1.430	1.740	1.800	1.710	1.650
Mitarbeitende für Bauprojekte	150	170	180	200	210	220
Betrieb (Netz)				780	760	850
* nur Mitarbeitende die Arbeitsmehrleistungen haben ohne Zeitarbeitnehmende Werte für „Betrieb (Netz)“ erst ab 2020 definitionsgleich vorliegend						

