

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Methodik InfraGO-Zustandsbericht

Die ehemalige DB Netz AG hat 2021 ein neue Systematik zur Erfassung des Netzzustands eingeführt. Das zunächst Netzzustandsbericht genannte Dokument wurde im Rahmen der DB InfraGO-Reform zum InfraGO-Zustandsbericht ausgeweitet. Dieser umfasst neben dem Zustand der Schieneninfrastruktur auch die Personenbahnhöfe. Zentrales Element des Berichts ist ein Notensystem analog dem aus dem Schulwesen (Noten eins bis sechs). Die Methodik des Notensystems wird im Bericht im Überblick erklärt. Die Note für jede Einzelanlage setzt sich dabei aus vier Qualitätsdimensionen zusammen: besondere Sachverhalte, Inspektion, Verfügbarkeit und Lebenszyklus. Die genaue Berechnung der Noten für einzelne Anlagen wird nicht angegeben. Damit ist auch nicht unabhängig prüfbar, ob die Zustandsnoten plausibel sind. Das Vorgehen der DB InfraGO erleichtert eine schnelle Erfassung des Zustands der Schieneninfrastruktur. Dementsprechend kommuniziert die DB InfraGO auch ihre Fortschritte zum Erhalt der Infrastruktur mit diesem Dokument (www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Trendwende-eingeleitet-Zustand-der-Infrastruktur-2024-verbessert-13362620). Neben diesem Bericht gibt es einen „Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht“, der durch das Eisenbahnbundesamt fachlich geprüft wird. Auch hier werden in Teilen Noten für einige Anlagenklassen vergeben.

Aus Sicht der Fragesteller stellt die Methodik von Netzzustandsnoten einen möglichen sinnvollen Weg für die Aussteuerung des Wirkungszusammenhangs von Investition in das Bestandsnetz und der Entwicklung des Bestandsnetzes dar. In benachbarten Ländern erfolgt die Steuerung bzw. Kontrolle z. T. über ähnliche Instrumente (www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahninfrastruktur/substanzerhalt-und-betrieb/netzzustandsberichte.html). Eine Verwendung dieser Methodik für beispielsweise den Infraplan ist jedoch aus Sicht der Fragesteller nur dann sinnvoll, wenn die Methodik öffentlich nachvollziehbar ist und bei Angabe der Eingangsdaten anhand von Rechenbeispielen nachvollzogen werden kann. Quelle für alle Aussagen zum InfraGO-Zustandsbericht: InfraGO-Zustandsbericht 2024 www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/InfraGO-Zustandsbericht-12636112

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Haben die Bundesregierung bzw. nachgeordnete Behörden sich Methodik sowie Eingangskenngrößen zur Kontrolle der Nachvollziehbarkeit darstellen bzw. aushändigen lassen, und wenn nein, warum nicht?

2. Zieht die Bundesregierung in Betracht, diese oder eine ähnliche Methodik zur Steuerung der Wirksamkeit von Investitionen in das Bestandsnetz heranzuziehen?
3. Steht die Bundesregierung im Austausch mit anderen Ländern über sinnvolle Methodiken zur Erfassung des Schienenzustands?
4. Plant die Bundesregierung die Anpassung der Kenngrößen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, insbesondere der sanktionsbewehrten Kenngrößen?
5. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für eine Brücke zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
6. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für einen Tunnel zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
7. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für ein Stützbauwerk zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
8. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für einen Durchlass zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
9. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für ein Lärmschutzbauwerk zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
10. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für ein Gleis zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
11. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für eine Weiche zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
12. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für einen Bahnübergang zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
13. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für ein Stellwerk zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
14. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für eine Oberleitung zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?

15. Aus welchen einzelnen Parametern setzt sich die Methodik zur Ermittlung der Note nach dem DB InfraGO-Zustandsbericht für eine Weichenheizanlage zusammen (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung mit Beispieldaten möglich ist)?
16. Wurden an der Methodik zur Berechnung zwischen den Netzzustands- bzw. InfraGO-Zustandsberichten Änderungen vorgenommen, und wenn ja, welche genauen Elemente der Berechnung für welche Anlagen wurden wie geändert?
17. Wie errechnet sich die Zustandskategorie für die Anlagenklasse Brücke nach DB-Richtlinie 804.8001 genau (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung möglich ist)?
18. Wie unterscheidet sich die Berechnung für die Anlagenkategorie Brücke in der Methodik des InfraGO-Zustandsberichts im Vergleich zur DB-Richtlinie 804.800?
19. Wie erklären sich die unterschiedlichen Noten für die Anlagenklasse Brücke zwischen dem InfraGO-Zustandsbericht und dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht?
20. Wie errechnet sich die Zustandskategorie für die Anlagenklasse Tunnel nach DB-Richtlinie 804.8001 genau (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung möglich ist)?
21. Wie unterscheidet sich die Berechnung für die Anlagenkategorie Tunnel in der Methodik des InfraGO-Zustandsberichts im Vergleich zur DB-Richtlinie 804.800?
22. Wie erklären sich die unterschiedlichen Noten für die Anlagenklasse Tunnel zwischen dem InfraGO-Zustandsbericht und dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht?
23. Wie errechnet sich die Zustandskategorie für die Anlagenklasse Stützbauwerke nach DB-Richtlinie 804.8001 genau (bitte alle Parameter, Gewichtung und Einheit angeben, sodass eine konkrete Berechnung möglich ist)?
24. Wie unterscheidet sich die Berechnung für die Anlagenkategorie Stützbauwerke in der Methodik des InfraGO-Zustandsberichts im Vergleich zur DB-Richtlinie 804.800?
25. Wie erklären sich die unterschiedlichen Noten für die Anlagenklasse Stützbauwerke zwischen dem InfraGO-Zustandsbericht und dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht?
26. Wie hoch ist die durchschnittliche Verweildauer einer Anlage in einer jeweiligen Zustandskategorie jeweils (bitte für alle Anlagenklassen aufführen)?
27. Bestehen prognostische Kennwerte oder befinden sich solche in Vorbereitung, um Aussagen bezüglich der Auswirkungen möglicher Investitionen auf den Schienenzustand zu treffen und Entscheidungen damit zielgerichteter treffen zu können?

Berlin, den 4. Juni 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

