

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Wenzel Schmidt, Lars Haise, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/1015 –**

Störungen im Betriebsablauf bei der Deutschen Bahn AG und deren Auswirkungen auf Sicherheit und Pünktlichkeit

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) verzeichnet jährlich eine Vielzahl von Störungen im Betriebsablauf, die zu erheblichen Verspätungen, Zugausfällen und Sicherheitsrisiken führen. Diese reichen von technischen Defekten über witterungsbedingte Störungen bis hin zu personenbedingten Vorfällen wie dem unbefugten Betreten von Gleisanlagen, Gewaltvorfällen, Suiziden, Diebstahl oder Vandalismus.

Jährlich kommt es zu mehreren tausend Fällen von „Personen im Gleis“, die den Bahnverkehr teilweise stundenlang lahmlegen (laut einem Pressebericht im Jahr 2022 über 4 000, im Jahr 2021 ca. 3 900 und im Jahr 2020 ca. 3 600 Fälle, www.spiegel.de/auto/bahn-ueberlegt-bei-personen-am-gleis-kuenftig-auf-sicht-weiterzufahren-a-96634944-7ac4-4e20-8df0-66a77d116d1f). Diese Vorfälle stellen nicht nur ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, sondern verursachen auch volkswirtschaftliche Schäden.

Trotz verschiedener Präventionsmaßnahmen wie verstärkter Videoüberwachung, baulicher Sicherungen oder Kampagnen bleibt die Zahl solcher Störungen im Betriebsablauf hoch. Vor diesem Hintergrund ist in den Augen der Fragesteller eine detaillierte Aufschlüsselung sowie eine kritische Bewertung der bisherigen Gegenmaßnahmen notwendig, um Handlungsdefizite zu identifizieren und wirksame Strategien zu entwickeln.

1. Wie viele dokumentierte Störungen im Betriebsablauf bei der Deutschen Bahn AG gab es in den Jahren 2022, 2023, 2024 und im bisherigen Verlauf des Jahres 2025 insgesamt?

Laut Auskunft der DB AG werden Störungen, die sich auf den Bahnbetrieb auswirken, als Störfälle dokumentiert. Störfälle seien dabei Zusammenschlüsse von Verspätungsmeldungen, deren Auswirkung in Verspätungsminuten (Vmin) quantifiziert werden. Der folgenden Tabelle sind die Vmin aller Verspätungsur-sachen nach Richtlinie 420.9001A01 zu entnehmen. Auf die dort aufgeführten Werte beziehen sich auch die Antwort zu den Fragen 2 bis 7.

Alle Züge Vmin/1000					
VU-Code		2022	2023	2024	per 07.09.2025
00	unbegründete Verspätung	5 353	4 167	5 581	572
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb)	479	449	648	369
12	Fehldisposition	44	52	52	49
13	Vorbereitung (Betrieb)	42	44	31	17
14	Anfangsverspätung bei Zügen des Netzes	1 984	1 689	1 672	1 107
18	Betriebliches Personal (Netz)	776	565	842	512
19	Sonstiges Betrieb Netz	146	98	90	2 651
20	Oberleitungsanlagen	223	255	294	240
21	Telekommunikationsanlagen	106	143	112	122
22	Bauwerke	246	244	127	430
23	Fahrbahn	1 057	955	1 136	819
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	901	989	1 036	818
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	3 023	3 065	3 426	2 723
26	Weichen	1 550	1 597	1 861	1 419
27	Netzfahrzeuge	26	30	26	15
28	Technisches Personal (Netz)	112	88	134	106
29	Sonstiges Technik Netz	153	131	137	108
30	Mängellangsamfahrstelle	601	650	889	612
31	Bauarbeiten	7 320	7 873	9 244	6 622
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten	994	1 049	1 250	915
40	Nächstes EIU	2 041	1 254	1 660	1 059
41	Vorheriges EIU	1 477	1 380	1 594	1 003
46	Anlagen DB Energie	94	94	140	52
47	Anlagen S&S	22	21	37	21
48	Personal S&S und DB Energie	10	8	8	4
49	sonstiges S&S und DB Energie	2	1	1	3
50	Haltezeitüberschreitung	3 624	3 213	3 204	2 066
51	Antrag EVU	5 181	4 562	4 833	3 634
52	Ladearbeiten	169	152	138	89
53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	117	131	128	70
54	Verkehrliche Zugvorbereitung	59 953	59 009	63 734	42 747
57	keine Meldung durch EVU	9 873	7 905	7 462	5 584
58	Verkehrliches Personal EVU	875	674	810	582
59	sonstige verkehrliche Gründe EVU	936	804	937	753
60	Umlauf-Einsatzplanung	10 327	8 970	8 947	6 152
61	Zugbildung durch EVU	3 258	2 558	2 179	1 175
62	Reisezugwagen	194	181	159	111
63	Güterwagen	588	482	466	382
64	Triebfahrzeuge	3 417	3 403	3 316	2 318
68	Technisches Personal (EVU)	3 747	3 653	3 716	2 807
69	Sonstiges Fahrzeuge EVU	71	71	70	52
70	Nächstes EVU	1 685	1 430	1 501	1 021
71	Vorheriges EVU	879	770	649	420
80	Externe Einflüsse nächstes EIU	43	41	51	9
81	Anordnung NLZ – Streik	2	459	405	0
82	Witterung	988	756	559	137
83	Schmierfilm	39	57	35	8
84	Behörden	1 567	1 460	1 505	1 047
85	Fremdeinwirkung	2 351	2 019	1 930	1 424
90	Gefährliche Ereignisse	2 524	2 430	2 314	1 575
91	Zugfolge (betroffener Zug war plan)	16 771	17 320	17 762	13 437
92	Zugfolgen (betroffener Zug war verspätet)	38 768	37 767	42 066	32 056

Alle Züge Vmin/1000					
VU-Code		2022	2023	2024	per 07.09.2025
93	Wende	10 650	9 760	11 312	9 020
94	Anschluss	579	563	564	377
95	Flügeln	804	799	808	592

2. Wie verteilen sich die Störungen auf die Hauptkategorien nach der Kodierliste der DB InfraGO AG gemäß deren Richtlinie 420.9001A01
 - a) Betreiber der Schienenwege (u. a. Störungen an Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikationsanlagen, Bauwerke, Fahrbahn, Bahnübergangssicherungsanlagen, Weichen, Oberleitungsstörungen etc.),
 - b) Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU; u. a. Störungen an Triebfahrzeugen, Reisezugwagen, Güterwagen etc., Ausfall von Fahrpersonal),
 - c) externe Einflüsse (u. a. Streik, Witterung, Schmierfilm, behördliche Anordnungen, Fremdeinwirkung etc.),
 - d) sekundäre Einflüsse (u. a. gefährliche Ereignisse etc.)?

Die Werte lassen sich den Zielen mit den entsprechenden VU-Codes aus der in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Tabelle entnehmen:

- a) VU-Code 20–26 in der Tabelle
- b) VU-Code 50–68 in der Tabelle
- c) VU-Code 70–85 in der Tabelle
- d) VU-Code 90–95 in der Tabelle.

3. In wie vielen Fällen erfolgte keine Meldung durch das EVU bei Störungen im Betriebsablauf?

Die Werte lassen sich der Zeile „VU-Code 57“ aus der in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Tabelle entnehmen.

4. Wie viele Fälle entstanden durch Störungen an Stromversorgungsanlagen, Telekommunikationsanlagen, Bauwerken, Fahrbahnen, Bahnübergangssicherungsanlagen, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Weichen, durch Mängel am Oberbau bzw. Mängellangsamfahrstellen und Störungen an Anlagen der DB Energie (vgl. Frage 2a, bitte einzeln und nach Jahren getrennt aufführen, Zeiträume wie in Frage 1 erfragt)?

Die Werte lassen sich den Zeilen der VU-Codes 46–49 aus der in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Tabelle entnehmen.

5. Wie viele Fälle entstanden durch Haltezeitüberschreitungen, Ladearbeiten, Unregelmäßigkeit an der Ladung sowie durch Störungen an Triebfahrzeugen, Reisezugwagen und Güterwagen (vgl. Frage 2b, bitte einzeln und nach Jahren getrennt aufführen, Zeiträume wie in Frage 1 erfragt)?

Die Werte lassen sich den Zeilen der VU-Codes 50–54 und 58–69 aus der in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Tabelle entnehmen.

6. Wie viele Fälle entstanden durch Streik, Witterung, Schmierfilm, Behörden und Fremdeinwirkung (vgl. Frage 2c, bitte einzeln und nach Jahren getrennt aufführen, Zeiträume wie in Frage 1 erfragt)?

Die Werte lassen sich den Zeilen der VU-Codes VU 80–85 aus der in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Tabelle entnehmen.

7. In wie vielen Fällen handelte es sich um unbefugtes Betreten von Gleisanlagen?

Die Werte lassen sich der Zeile der VU-Codes 85 aus der in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Tabelle entnehmen.

8. Wie verteilen sich die Fälle des unbefugten Betretens von Gleisanlagen jeweils nach Altersgruppen (unter 14 Jahre, 14 bis 17 Jahre, 18 bis 24 Jahre, 25 bis 40 Jahre, 41 bis 60 Jahre, über 60 Jahre)?

Nach Angabe der DB AG liegen hierzu keine Informationen vor.

9. Wie verteilen sich diese Fälle unbefugten Betretens nach Staatsangehörigkeit (bitte die fünf häufigsten Staatsangehörigkeiten gesondert ausweisen und übrige zusammenfassen)?

Nach Angabe der DB AG liegen hierzu keine Informationen vor.

10. Wie hoch ist der geschätzte wirtschaftliche Schaden, der durch Störungen im Betriebsablauf in den Jahren 2022, 2023, 2024 und im bisherigen Verlauf des Jahres 2025 entstanden ist, jeweils differenziert nach den Kategorien in Frage 2?

Bei Störungen im Betriebsablauf, z. B. auf Grund von Störungen an Leit- und Sicherungstechnik etc., werden nach Angaben der DB AG keine wirtschaftlichen Schäden erfasst. Informationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen dazu liegen der DB InfraGO AG nicht vor.

- a) Bei Störungen im Betriebsablauf durch die EVUs entstehen der DB InfraGO AG keine wirtschaftlichen Schäden. Die Entgelte sind durch die EVU trotz Ausfall zu entrichten.
- b) In den Jahren 2022 bis 2025 kam es zu Umsatzausfällen aufgrund von Streiks in folgender Höhe.

Jahr	2022	2023	2024	2025
Anzahl Streiks	0	5	4	0
Wirtschaftliche Schäden	0	35,7 Mio. Euro	40,5 Mio. Euro	0

- c) In den Jahren 2022 bis 2025 ist es durch Großereignisse zu folgenden wirtschaftlichen Schäden gekommen (in Euro).

Schaden pro Jahr	2022	2023	2024	2025
	184 374 914	78 466 831	108 712 931	49 700 000

Diese Schäden sind zum Teil durch Bundeszuschüsse gegenfinanziert.

11. Welche Hauptgründe wurden bei polizeilicher Erfassung für das Betreten der Gleisanlagen angegeben (z. B. Suizidabsicht, Abkürzung, Flucht vor Kontrollen, Vandalismus, sonstige)?

Nach Angabe der DB AG liegen hierzu keine Informationen vor.

12. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren ggf. ergriffen, um das unbefugte Betreten von Gleisanlagen zu verhindern, und wie bewertet sie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen?

Zur Verhinderung von unberechtigten Gleisbetretungen werden Brennpunkte von der Bundespolizei bestreift und anlassbezogen überwacht. Darüber hinaus hat die Bundespolizei in den zurückliegenden Jahren die Präventionsarbeit erhöht. Diese beinhaltet die Aufklärung über die Gefahren auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes, insbesondere auch durch das unberechtigte Betreten der Gleise. Ergänzend tauschen sich DB AG und Bundespolizei im Rahmen der bestehenden Ordnungspartnerschaft hinsichtlich etwaiger Lageerkennnisse, ihrer Maßnahmen sowie der Präventionsarbeit fortlaufend aus.

13. Bestehen technische Möglichkeiten für Zugangskontrollen oder physische Barrieren an besonders betroffenen Streckenabschnitten, wenn ja, wurden diese, soweit möglich, flächendeckend eingeführt, und wenn nein, warum nicht?

Aufgrund der Größe des Streckennetzes (ca. 33 000 km Länge) und der Einbettung in die Umgebung ist dies nicht möglich. Selbst die Einzäunung von „besonders sensiblen Stellen“ würde Tausende Kilometer Streckennetz betreffen. Hinzu kommt, dass Rettungskräften und Instandhaltungspersonal stets freier Zugang zum Schienennetz möglich bleiben muss.

14. Welche Rolle spielt die personelle Ausstattung der Bundespolizei im Bereich Bahnanlagen bei der Prävention und Verfolgung solcher Vorfälle, und inwiefern ist diese aus Sicht der Bundesregierung ausreichend?

Seitens der Bundespolizei werden rund 5 000 Beamte zum Schutz der Bahninfrastruktur und der Reisenden eingesetzt. Die personelle Ausstattung hat sich als ausreichend erwiesen.

15. Welche Kooperationen zwischen der Deutschen Bahn AG, der Bundespolizei und den Ländern bestehen ggf. zur Bekämpfung von Vandalismus und Gewalt im Bahnverkehr, und welche messbaren Ergebnisse haben diese ggf. erbracht?

Zwischen der DB AG und der Bundespolizei besteht eine sogenannte Ordnungspartnerschaft, in der z. B. über gemeinsame Maßnahmen beraten wird oder Erkenntnisse ausgetauscht werden. Die gemeinsamen Bemühungen von Bundespolizei und DB Sicherheit zum Schutz der Infrastruktur führen immer wieder zu Täterstellungen.

16. Wie hoch ist der Anteil der Störungen im Betriebsablauf, die auf mutmaßliche Sabotagehandlungen zurückzuführen sind, und welche Ermittlungsfortschritte wurden dabei in den letzten drei Jahren erzielt?

Die Verspätungsminuten durch Fremdverschuldungen werden in der VU 85 verbucht (siehe Tabelle in der Antwort zu Frage 1). Betriebliche Daten enthalten keine Informationen über die Täter oder deren Motivation.

17. In wie vielen Fällen kam es aufgrund von Störungen im Betriebsablauf zu
- a) vollständigen Sperrungen von Streckenabschnitten,

Nach Angabe der DB AG liegen hierzu keine Informationen vor.

- b) Verspätungen im Fernverkehr von mehr als 30 Minuten,

Zusatzverspätungen werden ab einer Verspätung von 90 Sekunden kodiert. Zahlen zu anderen Schwellen liegen der DB InfraGO AG nicht vor.

- c) Verspätungen im Regionalverkehr von mehr als 30 Minuten,

Auf die Antwort zu Frage 17b wird verwiesen.

- d) vollständigen Zugausfällen?

Zugausfälle sind eine EVU-Kennzahl. Die DB InfraGO AG führt keine vollumfängliche Statistik über ausgefallene Züge, da die EVU nicht alle Zugausfälle mitteilen.

18. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob bestimmte Streckenabschnitte oder Bahnhöfe besonders häufig von sicherheitsrelevanten Störungen im Betriebsablauf betroffen sind, und wenn ja, welche?

Unabhängig von betrieblichen Auswirkungen befinden sich auf Schwerpunkte für einschlägige Störungen im Ruhrgebiet, im Großraum Berlin und im Großraum Leipzig.

19. Aus welchen Gründen existieren keine bundesweit einheitlichen, öffentlich zugänglichen Statistiken zu allen relevanten Störungen im Betriebsablauf, und plant die Bundesregierung, dies zu ändern?

Statistiken sind im Infrastrukturzustandsbericht (IZB) verfügbar.

