

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lars Haise, Wolfgang Wiehle,
René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/3222 –**

Gefährliche Ereignisse im Bahnbetrieb**Vorbemerkung der Fragesteller**

Nach mehreren schweren Zugunglücken in Deutschland wie in Burgrain im Jahr 2022 oder in Riedlingen im Jahr 2025 sowie weiteren Unfällen mit hohem Sachschaden, beispielsweise der Kollision von Zügen in Worms oder Kerpen im Jahr 2024, ist eine genauere Betrachtung der Schadensursachen geboten (vgl. www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/BEU/DE/home_node.html).

Ebenfalls überregionale Aufmerksamkeit erregte die Trunkenheitsfahrt eines Lokführers in Nordrhein-Westfalen im November 2025 (vgl. www.presseporta1.de/blaulicht/pm/70116/5875855). Dies rückt den menschlichen Faktor bei gefährlichen Ereignissen (alle Unfälle und Störungen im Eisenbahnbetrieb im Sinne des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 auf Infrastrukturen, die zur Eisenbahninfrastruktur des Bundes gehören) in den Fokus. Gerade der Mangel an Lokführern, unterschiedliche Ausbildungspfade zum Triebfahrzeugführer-schein sowie der schnelle technische Wandel im Berufsalltag und in der technischen Infrastruktur lassen auf vielfältige Faktoren für mögliche Unfallursachen schließen (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/bedarf-lokfuehrer-waechst/).

1. Wie viele gefährliche Ereignisse sind im Bahnbetrieb in den Jahren von 2015 bis heute jährlich erfasst worden?
2. Wie viele Zugausfälle sind durch diese gefährlichen Ereignisse, aufgeschlüsselt nach Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr, in den einzelnen Jahren von 2015 bis heute verursacht worden?
3. Wie viele Verspätungsminuten sind durch diese gefährlichen Ereignisse, aufgeschlüsselt nach Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr, in den einzelnen Jahren von 2015 bis heute verursacht worden?

Die an den Deutschen Bundestag übermittelte Ursprungsdatei ermöglicht keine Weiterverarbeitung zu einer barrierefreien Bundestagsdrucksache.

4. Wie hoch war die Schadenssumme an Schienenfahrzeugen und der Schienenwegeinfrastruktur (bitte getrennt ausweisen) durch gefährliche Ereignisse in den einzelnen Jahren von 2015 bis heute?
5. Wie hoch war die Anzahl der Suizide sowie nachweisbaren Suizidversuche im Bahnbetrieb in den einzelnen Jahren von 2015 bis heute, aufgeteilt nach Bundesländern?
6. Wie viele Personen sind nachweislich in den einzelnen Jahren von 2015 bis heute durch den Einfluss Dritter, aufgeteilt nach Bundesländern, im Bahnbetrieb getötet oder verletzt worden?

Die Fragen 1 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Sicherheitsberichte des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) verwiesen, diese sind unter dem Link abrufbar: www.eba.bund.de/DE/Veroeffentlichungen/Sicherheitsberichte/sicherheitsberichte_node.html

Nach § 5c AEG dürfen nach Angaben der DB AG personenbezogene Daten von betroffenen Personen erhoben werden, soweit dies für die Erfüllung des Untersuchungsauftrags erforderlich ist. Gemäß den weiteren Bestimmungen ist die Erhebung des Alters nicht zulässig. Daher liegen der DB AG Informationen zu Personenunfällen in einzelnen Alterskohorten nicht vor.

7. Wie viele Personen waren in den Jahren von 2015 bis heute im Besitz eines Triebfahrzeugführerscheins, und welche soziodemografischen Merkmale wie Alter, Geschlecht, Staatsangehörigkeit und Ausbildungsgeschichte (reguläre dreijährige Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst oder Quereinstieg) lagen hierbei vor?

Nach Auskunft des EBA werden seit dem 17. Dezember 2025 in Register 72 890 Triebfahrzeugführerscheine mit einem Ausstellungsdatum ab dem 1. Januar 2015 geführt. Bezüglich des Alters wird auf die Anlage* verwiesen. Geschlecht und Nationalität werden im Register nicht erfasst.

8. Wie oft wurde eine Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung bei Zugfahrten und Rangierfahrten seit 2015 bis heute jährlich registriert, und welche soziodemografischen Merkmale im Sinne von Frage 7 lagen bei den entsprechenden Triebfahrzeugführern vor?
9. Welche sind die fünf häufigsten Ursachen für eine Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung bei Zugfahrten und Rangierfahrten in den Jahren von 2015 bis heute (kumuliert und deren Anteil an der Grundgesamtheit der Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung bei Zugfahrten und Rangierfahrten angeben)?
10. Welche präventiven Maßnahmen ergreifen die Deutsche Bahn (DB) InfraGO AG, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG um Vorbeifahrten am Haltbegriff ohne Zustimmung bei Zugfahrten und Rangierfahrten zu minimieren?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3547 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

In den jährlich nach EU-weit einheitlichen Kriterien erstellten Sicherheitsberichten der nationalen Sicherheitsbehörden finden sich nach Auskunft des EBA im Anhang A „Indikatoren in Bezug auf Störungen und Beinaheunfälle“ www.eba.bund.de/DE/Veroeffentlichungen/Sicherheitsberichte/sicherheitsberichte_n_ode.html.

Die Zahlen werden dem EBA von den Infrastrukturunternehmen zugeliefert. Weitergehende Statistiken und Aufschlüsselungen – etwa eine Zuordnung zu soziodemografischen Merkmalen – hält das EBA nicht vor.

Eine der Ursachen für den Anstieg der Vorbeifahrten an Haltsignalen ist nach Auskunft des EBA der zunehmende Einsatz von Mehrkrafttriebfahrzeugen. Bedingt durch das neue Betriebsverfahren „Wechsel der Traktionsart während der Fahrt bzw. im Stand“ haben diese gehäuft das Signal El6 mit gehobenem Stromabnehmer unzulässig passiert.

Das EBA begleitet das Thema der Signal-Überfahrten mit den betroffenen Unternehmen. Ziel ist, die Unternehmen zu sensibilisieren, deren Fehlerkultur zu verbessern und die Prävention zu stärken, um Signalüberfahrten generell sowie auch speziell Vorbeifahrten am Signal El6 mit gehobenem Stromabnehmer zukünftig zu verhindern.

Das EBA hat den Traktionsartwechsel bei Mehrkrafttriebfahrzeugen für das Jahr 2025 zum Fachthema bei der präventiven Überwachung von Eisenbahnunternehmen gemacht (www.eba.bund.de/SharedDocs/Fachmitteilungen/DE/2024/25_Ueberwachung_Fachthemen_2025.html).

Zudem sensibilisiert das EBA Unternehmen, die planen, Mehrkrafttriebfahrzeuge einzusetzen.

Die Sicherheit im Bahnbetrieb und die Verhinderung von Vorbeifahrten an haltzeigenden Signalen wird nach Auskunft der DB AG maßgeblich durch die Nutzung der zugelassenen Zugsicherungssysteme hergestellt.

Als Weiterentwicklung der ursprünglich in den 1930er Jahren eingeführten Induktiven Zugsicherung (Indusi), steht aktuell, im Einklang mit den rechtlichen Normen und Vorgaben, das System PZB90 (Punktförmige Zugbeeinflussung) als Pflichtsystem für die Ausstattung von Eisenbahnfahrzeugen in Deutschland zur Verfügung. Dieses System beinhaltet die Geschwindigkeitsüberwachung von Zügen, sowie die Überwachung von Vorbeifahrten an haltzeigenden Signalen und die Prüfung der Aufmerksamkeit des Triebfahrzeugführers.

Mit Einführung von ETCS als Zugbeeinflussungs- und -leitsystem werden laut DB AG die bisherigen Überwachungsoptionen der Zugsicherung verbessert, so dass perspektivisch mit einer weiteren Stabilisierung der bereits heute hohen Sicherheitsstandards zu rechnen ist.

11. In wie vielen Fällen in den Jahren von 2015 bis heute war Drogen- oder Alkoholmissbrauch durch das Fahrpersonal ursächlich für eine Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung bei Zugfahrten und Rangierfahrten, und welche soziodemografischen Merkmale im Sinne von Frage 7 sind hierbei dokumentiert?
12. In wie vielen Fällen in den Jahren von 2015 bis heute war Übermüdung des Fahrpersonals ursächlich für eine Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung bei Zugfahrten und Rangierfahrten, und welche soziodemografischen Merkmale im Sinne von Frage 7 sind hierbei dokumentiert?

13. In wie vielen Fällen in den Jahren von 2015 bis heute war Ablenkung des Fahrpersonals ursächlich für eine Vorbeifahrt am Haltebegriff ohne Zustimmung bei Zugfahrten und Rangierfahrten, und welche soziografischen Merkmale im Sinne von Frage 7 sind hierbei dokumentiert?

Die Fragen 11 bis 13 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

14. Welche präventiven Maßnahmen ergreifen die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG, um Vorbeifahrten am Haltbegriff ohne Zustimmung aufgrund von Ablenkung und Übermüdung zu verhindern oder zu reduzieren?

Das Thema Ablenkung ist laut DB AG fester Bestandteil in der regelmäßigen Fortbildung sowie in der Funktionsausbildung für Triebfahrzeugführer.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 8 bis 10 verwiesen.

15. Welche Maßnahmen ergreifen das Eisenbahn-Bundesamt oder die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) im Falle von wiederholten Vorbeifahrten am Haltbegriff ohne Zustimmung durch den gleichen Triebfahrzeugführer?

Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) schließt eine Untersuchung zu einem gefährlichen Ereignis mit einem Untersuchungsbericht ab. Die BEU hat die Möglichkeit Sicherheitsempfehlungen auszusprechen. Diese richten sich im Regelfall an die Sicherheitsbehörde, die in eigener Aufgabenzuständigkeit Maßnahmen ergreifen darf.

Gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Die EisenbahnAufsichtsbehörden prüfen im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeiten u. a., ob die Eisenbahnunternehmen dieser Verpflichtung nachkommen. Auch der Einsatz der Triebfahrzeugführer unterliegt hinsichtlich sämtlicher Sicherheitsbelange der Betreiberverantwortung. Im Rahmen ihrer Betreiberverantwortung müssen die Eisenbahnen gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb untersuchen und eigenverantwortlich über Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen entscheiden. Dem verantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen obliegt es etwa, aus seinen Erkenntnissen über unzulässige Vorbeifahrten an Haltesignalen die nötigen fachlichen Maßnahmen abzuleiten.

Die Handlungssicherheit von Triebfahrzeugführern und anderen Betriebspersonalen ist seit Jahren ein Schwerpunkt in der EisenbahnAufsicht des EBA. Sollten Prozesse und Strukturen der Unternehmen nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprechen bzw. nicht geeignet sind, um alle mit der Tätigkeit verbundenen Risiken zu beherrschen, wirkt das EBA darauf hin, dass EVU ihre Prozesse verbessern.

16. In wie vielen Fällen kam es in den Jahren von 2015 bis heute jährlich zu einem Entzug des Triebfahrzeugführerscheins durch das EBA aufgrund von Vorbeifahrten am Haltbegriff ohne Zustimmung?

Das EBA verfügt erst ab dem Jahr 2021 über Zahlenmaterial hinsichtlich der entzogenen Triebfahrzeugführerscheine. Die Gründe für eine Entziehung sind vielschichtig; eine Statistik über die Gründe führt das EBA nicht. In den Jahren 2021 bis 2025 wurden 26 Triebfahrzeugführerscheine entzogen.

Jahr	Entziehung
2021	4
2022	4
2023	5
2024	7
2025	6

17. Wie viele Fahrsimulatoren befanden sich seit 2015 pro Jahr im Einsatz bei der DB AG, und welche künftigen Bestandszahlen sind bis 2030 geplant?

Seit dem Jahr 2015 befanden sich laut DB AG bei ihr jährlich verschiedene Simulationssysteme im Einsatz. Aktuell entfallen davon 20 auf Full Mission Simulatoren. Der künftige Bedarf wird laufend überprüft und ggf. angepasst.

18. Wie hoch war die betriebliche Auslastung dieser Fahrsimulatoren an den verschiedenen Standorten im Jahr 2024?

Die Auslastung betrug nach Auskunft der DB AG durchschnittlich ca. 85 Prozent an den Full-Mission-Simulatoren.

19. Wie viele Fahrstunden und Fahrprüfungen wurden in den Fahrsimulatoren in den Jahren von 2015 bis heute jährlich durchgeführt?

Es wurden nach Auskunft der DB AG 57 000 Stunden durchschnittlich 67 000 Stunden an den Full-Mission-Simulatoren pro Jahr gebucht. Die Buchungen fanden im Zweistunden-Takt und Zweischichtbetrieb statt.

20. Welche Bewertung nimmt die Bundesregierung beziehungsweise nehmen die Bundesbehörden des Eisenbahnwesens zum Einsatz von Fahrsimulatoren für die (assistierende) Ausbildung der Triebfahrzeugführer vor?

Die Ausbildung von Fahrzeugführern ist bei Eisenbahnen umfassend geregelt. So wird gewährleistet, dass die Triebfahrzeugführer die theoretischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten erwerben, die sie brauchen, um ihre Arbeit sicher ausüben zu können. Die Ausbildung übernehmen vom EBA anerkannte Schulungseinrichtungen oder die dafür zugelassenen Eisenbahnunternehmen selbst. Die Mindestanforderungen an Inhalte und Methoden der Ausbildung werden in § 6 bzw. in den Anhängen 5 bis 8 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) festgelegt. Die computergestützte Ausbildung ist für das eigenständige Lernen, wie der Betriebsvorschriften und der Signalsysteme, zulässig. Der Einsatz von Simulatoren ist für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B zwingend vorgeschrieben, für alle anderen Ausbildungen und Prüfungen soll er enthalten sein.

Triebfahrzeugführerscheine mit einem Ausstellungsdatum ab dem 01.01.2015

Stand 17.12.2025 - Quelle EBA

Alter	Anzahl
86	1
85	3
84	1
83	2
82	2
81	5
80	2
79	1
78	9
77	10
76	15
75	28
74	53
73	65
72	156
71	311
70	546
69	723
68	842
67	987
66	1249
65	1304
64	1446
63	1573
62	1643
61	1732
60	1898
59	2092
58	2149
57	2126
56	2206
55	2110
54	2101
53	1788
52	1407

Alter	Anzahl
51	1350
50	1291
49	1393
48	1528
47	1570
46	1545
45	1763
44	1725
43	1669
42	1699
41	1668
40	1665
39	1850
38	2005
37	2001
36	1981
35	1964
34	1740
33	1676
32	1565
31	1459
30	1320
29	1354
28	1270
27	1167
26	1039
25	950
24	894
23	762
22	632
21	467
20	261
19	70
18	7

