

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Alexis L. Giersch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/6626 –**

Risse von Oberleitungen der Deutschen Bahn AG im Jahr 2026, Gefährdungen von Fahrgästen und Krisenmanagement

Vorbemerkung der Fragesteller

Für das Jahr 2024 wurden 78 Fälle von Rissen an Tragseilen und Fahrdrähten von Oberleitungen im Schienennetz der Deutschen Bahn registriert. Im Jahr 2025 kam es zu 127 Vorfällen. Im ersten Quartal des Jahres 2026 lagen 26 Fälle vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 109 auf Bundestagsdrucksache 21/5661).

Neben kleineren Auswirkungen hatten einige Vorfälle extreme Auswirkungen auf die Reisenden:

- Am 6. Januar 2026 wurde durch einen Güterzug die Oberleitung bei Riesa beschädigt (Strecke 6363). Eine der wichtigsten Bahnstrecken Sachsens war unterbrochen; Züge verkehrten nicht zwischen Leipzig und Dresden, auch der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Berlin war unterbrochen (www.t-online.de/nachrichten/panorama/gesellschaft/id_101069564/deutsche-bahn-chaos-wichtige-strecke-unterbrochen.html).
- Am 1. März 2026 sorgte eine defekte Oberleitung im Hamburger Hauptbahnhof für Probleme. Für Fahrgäste hatte dies längere Wartezeit wegen verspäteter oder ausgefallener Züge zur Folge (www.spiegel.de/panorama/hamburg-hauptbahnhof-gesperrt-oberleitung-auf-ice-gefallen-a-2afeb0f7-d8e-48f9-99bb-d70c81648fa3).
- Am 31. März 2026 führte ein Oberleitungsausfall auf der Strecke Hamburg–Hannover zur vollständigen Sperrung der Strecke 1720. Da diese Strecke zeitgleich Umleitungsstrecke für die gesperrte Hamburg-Berlin-Verbindung ist, waren auch Zugverbindungen in europäische Nachbarländer betroffen (www.railfreight.com/railfreight/2026/04/01/no-trains-to-or-from-germany-as-key-overhead-line-fails/?gdpr=accept).

- Am 11. April 2026 kam es auf der Bahnverbindung zwischen Berlin und Halle/Leipzig bei Zahna (Sachsen-Anhalt) zu einer Havarie auf der Strecke 6132. Eine Oberleitung beschädigte einen mit rund 600 Fahrgästen besetzten ICE (www.bild.de/news/oberleitung-in-sachsen-anhalt-gerissen-600-menschen-sitzen-in-ice-fest-69da4b7a0695c741e3c29cab). Ein Ersatz- oder Evakuierungszug konnte nicht kurzfristig eingesetzt werden. Die betroffenen Reisenden mussten über Stunden unter schwierigen Bedingungen im Zug ausharren (www.tagesspiegel.de/gesellschaft/panorama/zwei-menschen-bei-vorfall-verletzt-oberleitung-sturzt-in-sachsen-anhalt-auf-ice-reparatur-dauert-an-15461263.html).
- Am 12. April 2026 fuhr eine S-Bahn im Bahnhof Haan-Gruiten in ein herabhängendes Kabel. Die Fahrgäste mussten auf freier Strecke evakuiert und zu einem Ersatzbus geführt werden (www.express.de/nrw/oberleitung-abgerissen-65-fahrgaeste-aus-s-bahn-in-gruiten-evakuiert-1262282).
- Am 1. Mai 2026 prallte ein ICE auf dem Weg von Hamburg nach München bei Bardowick (Strecke 1720) gegen eine gerissene Oberleitung. Rund 460 Passagiere saßen im Zug fest. Erst in den Abendstunden konnte die Evakuierung abgeschlossen werden, eine Person wurde verletzt in ein Krankenhaus gebracht (www.spiegel.de/panorama/deutsche-bahn-gerissen-e-oberleitung-bei-lueneburg-hunderte-im-ice-gestrandet-a-7240dc81-a213-41e2-9175-7a317ebc7acd).

Diese Vorfälle werfen bei den Fragestellern erhebliche Fragen zu Infrastrukturqualität, Wartung, Krisenreaktion und Sicherheit bei der DB AG auf.

1. Wie viele Abrisse von Oberleitungen im Schienennetz der DB InfraGO AG hat es von Januar 2026 bis einschließlich Mai 2026 nach Kenntnis der Bundesregierung gegeben?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden für das Jahr 2026 bis einschließlich Mai insgesamt 88 Fälle von Rissen an Tragseilen und Fahrdrähten registriert. Die Zahlen wurden im Vergleich zur in der Vorbemerkung genannten Antwort der Bundesregierung in BT-Drs. 21/5661 korrigiert. Die ursprünglich genannte Zahl beinhaltete ausschließlich die kurzschlussinduzierten Risse an Tragseilen und Fahrdrähten.

2. Gibt es Erkenntnisse der Bundespolizei, dass auch Straftaten ursächlich für die in Frage 1 erfragten Vorfälle waren?

In Einzelfällen hat die Bundespolizei im Jahr 2026 Ermittlungsverfahren aufgrund eines Straftatverdachts des gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr (§ 315 StGB) eingeleitet. In keinem der Fälle hat sich der Straftatverdacht erhärtet.

3. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob in den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Fällen Ersatzzüge bereitgestellt werden konnten (wenn ja, bitte den Zeitraum zwischen Havarie und Bereitstellung des Ersatzzugs auflisten)?

Nach Angaben der DB AG verfolgt diese im Falle einer Oberleitungsstörung stets das Ziel, die Weiterbeförderung der Reisenden schnellstmöglich sicherzustellen. Unmittelbar betroffene Züge im Fernverkehr werden beim Auftreten einer Oberleitungsstörung in der Regel zunächst abgeschleppt. Anschließend ergibt sich aus einer Überprüfung, ob eine Weiterfahrt aus eigener Kraft mög-

lich ist. Sofern dies nicht möglich ist, wird sichergestellt, dass Reisende kurzfristig von einem anderen Fernverkehrszug aufgenommen werden, um ihre Reise fortzusetzen.

Dem Einleiten dieser Maßnahmen geht immer voraus, dass seitens des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO AG die Strecke gesichert, die Oberleitung geerdet und mögliche Schäden (bspw. Bäume in der Oberleitung, abgerissene Oberleitungen) beseitigt wurden. Nicht unmittelbar von einer Störung betroffene Züge werden in allen Fällen umgeleitet oder Ersatzverkehr eingerichtet, sofern keine Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen.

Im Fall der Oberleitungsstörung in Hamburg konnte der Verkehr des Fernverkehrs über andere Gleise abgewickelt werden. Der direkt durch den Oberleitungsschaden betroffene ICE in Zahna wurde nach den Aufräumarbeiten der DB InfraGO AG umgehend abgeschleppt und die Reisenden mit einem Ersatz-ICE weiterbefördert. Für Reisende des in Bardowick ausgefallenen ICEs wurden nach den erforderlichen Arbeiten der InfraGO AG ein anderer ICE zur Verfügung gestellt.

4. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob alle Notfallmaßnahmen entsprechend der DB-Publikation „Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG Ausgabe 2026 – Version 1.0“ eingehalten wurden (wenn ja, bitte alle konkreten Maßnahmen aufschlüsseln, vgl. Frage 3)?

Die DB AG bestätigt dies.

5. Wo werden auf den betroffenen Strecken 1720, 6132 und 6363 Diesellokomotiven und Personal für Notfallmaßnahmen bereitgehalten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Verkehrsinfrastruktur stellt einen wichtigen Baustein der Resilienzfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland im Krisen- und Katastrophenfall dar.

In Anbetracht der sich in den letzten Jahren sowohl global als auch in Deutschland zunehmend verschärfenden Sicherheitslage würde durch die Veröffentlichung der Daten ein Sicherheitsrisiko entstehen, weil dadurch gezielte Sabotagen und Angriffe auf diese Infrastrukturen ermöglicht würden.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2026 in einem Entschließungsantrag auf Bundestagsdrucksache 21/3906 verschärfte Transparenzregeln zum Schutz Kritischer Infrastrukturen von der Bundesregierung eingefordert. Der Beschluss fordert einen zeitgemäßen Umgang mit bestehenden Transparenz- und Informationspflichten.

Infolge einer Abwägung der Informationsrechte des Deutschen Bundestags mit den Belangen des Staatswohls der Bundesrepublik Deutschland sind die erbetenen Informationen daher als „VS-Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt*.

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

6. Ist es zutreffend, dass für die wichtige Strecke 6132 im Bahnbetriebswerk der Lutherstadt Wittenberg keine Diesellokomotive für Notfälle vorgehalten wird, und wenn ja, weshalb wird darauf verzichtet (die Information wurde den Fragestellern zugetragen)?

Das Betriebswerk in Lutherstadt Wittenberg wird nicht mehr betrieben. Die in diesem Bereich noch vorhandenen Gleisanlagen werden durch die DB InfraGO AG an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für deren Zwecke vermarktet. Darüber hinaus sind in diesem Bereich Gleisanlagen und Gebäude an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verpachtet.

7. Wie wird grundsätzlich sichergestellt, dass Fahrgäste bei einem Riss der Oberleitung vor elektrischen Stromschlägen oder anderen Gefährdungen geschützt sind?

Nach Angaben der DB AG greifen bei einem Riss der Oberleitung mehrere aufeinander abgestimmte technische und organisatorische Schutzmechanismen, um Personen wirksam vor elektrischen Gefahren zu schützen. Kommt es infolge eines Schadens, etwa durch eine herabhängende oder gerissene Oberleitung, zu einem Dauerkurzschluss zwischen spannungsführenden und geerdeten Teilen, lösen die Schutzsysteme automatisch aus. Die Stromzufuhr wird in einem solchen Fall abgeschaltet.

Fahrleitungen als auch Fahrzeuge sind so ausgelegt, dass auftretende Fehlerströme sicher abgeführt werden und keine gefährlichen Spannungen an berührbaren Teilen entstehen. Fahrgäste im Zug werden angewiesen, im Fahrzeug zu verbleiben, da dieses in der Regel als schützender Faradayscher Käfig wirkt und somit einen sicheren Aufenthaltsort darstellt, falls noch Spannung anliegt.

Zudem erfolgt die sofortige Einbindung des Notfallmanagements der DB InfraGO, um Gefahren aus dem Bahnbetrieb abzuwenden. Dies umfasst Maßnahmen zur unmittelbaren Sperrung der Gleise und der damit verbundenen Einstellung des Bahnbetriebes im betroffenen Abschnitt. Zur Abwendung der Gefahren aus der Oberleitung ertet der Notfallmanager erforderlichenfalls die Oberleitung im betroffenen Bereich. Bei Anwesenheit von Fremdrettungskräften steht der Notfallmanager diesen als Fachberater zur Verfügung. Die EVU unterstützen durch einen eigenen Notdienst vor Ort.

8. In welchen Bereichen der Strecken 1720, 6132 und 6363 wurden von 2020 bis 2025 Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt, und in welchem Umfang?

Für die Strecken 1720, 6132 und 6363 wurden gemäß Regelwerk die vorgeschriebenen Inspektionen im benannten Zeitraum durchgeführt.

Auf den Strecken 1720 und 6132 wurden Oberleitungsvollinspektionen durchgeführt. Diese enthalten neben der Inspektion und Besichtigung der Oberleitungsanlagen auch Instandsetzungen wie Isolatorentausch und Kettenwerksregulierung. Die bei Vollinspektionen auf Strecke 6363 festgestellten Mängel wurden behoben. Hinzu kommen projektbezogene Anlagenerneuerungen im Knoten Riesa.

9. Welche Maßnahmen werden durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB sowie dem Eisenbahnbundesamt (EBA) nach Kenntnis der Bundesregierung ggf. ergriffen, um die Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs in Deutschland zu verbessern, ähnliche Schäden an elektrischen Oberleitungen zu verhindern und eine schnellstmögliche Evakuierung der Reisenden zu gewährleisten?

Nach Angaben der DB AG verfolgen EIU und EVU gemeinsam Maßnahmen zur schnellstmöglichen Befreiung aller Reisenden aus der Zwangslage. Die DB InfraGO unterstützt hierbei die Prozesse des EVU durch die Einbindung des Notfallmanagements vor Ort. Die Betriebszentralen der DB InfraGO stimmen alle Maßnahmen zusammen mit den Leitstellen der EVU ab und sorgen für eine schnellstmögliche Zuführung geeigneter Evakuierungsfahrzeuge oder Abschleppparks.

Zur Vermeidung vergleichbarer Schäden an Oberleitungsanlagen wertet die DB InfraGO sämtliche Störfälle systematisch aus. Die aus den Auswertungen gewonnenen Erkenntnisse fließen kontinuierlich in die Weiterentwicklung der Oberleitungsanlagen ein und werden beim Neubau berücksichtigt.

Seitens der DB Fernverkehr AG werden in entsprechenden Ereignisfällen einer Evakuierung unverzüglich mehrere Maßnahmen parallel eingeleitet, um die Zwangslage der Reisenden schnellstmöglich zu beenden. Dazu zählen insbesondere die Aktivierung und Zuführung einer Abschleppparks, die Bereitstellung eines Evakuierungszuges in der Nähe des betroffenen Zuges sowie die Bestellung von Bussen.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) überwacht u. a. die regelwerkskonforme Durchführung der Instandhaltung von Oberleitungen und die Einhaltung der im Eisenbahnunternehmen diesbezüglich geltenden Vorgaben des Sicherheitsmanagementsystems. Es begleitet auch die zuständigen Stellen der Infrastrukturbetreiber bei der Ursachenforschung sowie bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Havariefestigkeit.

10. Was waren in den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Fällen die Ursachen der Oberleitungsrisse?

Nach Angaben der DB InfraGO AG waren die in der Vorbemerkung genannten Ereignisse auf unterschiedliche technische Ursachen und betriebliche Einflussfaktoren zurückzuführen.

Beim Ereignis auf der Strecke 6363 bei Riesa am 6. Januar 2026 wurde die Beschädigung der Oberleitungsanlage durch den Bruch eines Isolators verursacht. Der Ausfall dieses Bauteils führte zu einer Beeinträchtigung der Fahrleitungsanlage und in der Folge zu betrieblichen Einschränkungen auf der Strecke.

Im Bereich des Hamburger Hauptbahnhofs am 1. März 2026 wurde der Vorfall auf einen Riss des Tragseils innerhalb des Kettenwerks der Oberleitungsanlage zurückgeführt. Durch den Riss kam es zu betrieblichen Beeinträchtigungen im Bahnknoten Hamburg.

Der Oberleitungsausfall auf der Strecke 1720 zwischen Hamburg und Hannover am 31. März 2026 wurde durch einen Kurzschluss im Bereich einer Streckentrennung der Oberleitungsanlage verursacht. Nach den bestehenden Erkenntnissen kam es aufgrund der geringen Geschwindigkeit eines Triebfahrzeugs zu einer länger andauernden Überbrückung der elektrischen Trennstelle im Bereich der Oberleitungsanlage ABVS-HU/SG4 im Bahnhof Hannover.

Bei dem Ereignis auf der Strecke 6132 bei Zahna am 11. April 2026 wurde ein Fahrleitungsriss infolge eines Kurzschlusses festgestellt, der nach den vorliegenden Erkenntnissen durch einen Vogelschwarm verursacht wurde.

Auch der Vorfall im Bahnhof Haan-Gruiten am 12. April 2026 steht nach den vorliegenden Erkenntnissen im Zusammenhang mit einem durch einen Vogelschwarm ausgelösten Kurzschluss. Die hierdurch hervorgerufene elektrische Störung führte zu einem Fahrleitungsriss, wodurch Teile der Oberleitungsanlage herabgingen und betriebliche Maßnahmen erforderlich wurden.

Der Vorfall auf der Strecke 1720 bei Bardowick am 1. Mai 2026 wurde durch einen Riss des einlaufenden Kettenwerks im Bereich einer Streckentrennung verursacht. Die Beschädigung dieses Bauteils der Fahrleitungsanlage führte zu erheblichen Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs und machte umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich.

Die jeweiligen Ereignisse werden im Rahmen der hierfür vorgesehenen Verfahren ausgewertet, um erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung vergleichbarer Vorfälle abzuleiten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.