

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner,
Dr. Dirk Spaniel und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/1076 –**

Winterfestigkeit des Eisenbahnverkehrs in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Nicht nur schwere Stürme, sondern auch Wintereinbrüche führen regelmäßig zu Beeinträchtigungen im Bahnverkehr in Deutschland.

Diese Beeinträchtigungen betreffen sowohl die Eisenbahninfrastruktur (Schienennetz) als auch die Züge, die diese Infrastruktur nutzen. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG verfügen ca. 49 000 von 70 000 Weichen über eine Weichenheizung. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG verfügen ca. 10 800 von 70 000 Weichen über eine Antriebsabdeckung.

Die Deutsche Bahn AG trifft Wintervorbereitungen (siehe www.deutschebahn.com/presse/hamburg/de/hintergrund/themendienste/10223956/Wintervorbereitung_Nord.html und <https://inside.bahn.de/vorbereitungen-winter-bahn/>), aber der Fortschritt bei diesen Maßnahmen und deren Wirksamkeit sind aus Sicht der Fragesteller zu hinterfragen.

1. In welchen Schritten ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Jahre 2018 bis 2022 ein Ausbau der Versorgung der Weichen mit Weichenheizungen geplant?

Nach Informationen der Deutsche Bahn AG (DB AG) wird die Versorgung von Weichenheizungen durch die DB Netz AG kontinuierlich verbessert. Von 2018 bis 2022 werden ca. 600 Weichenheizungen neu-, aus- und umgebaut.

2. In welchen Schritten ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Jahre 2018 bis 2022 ein Ausbau der Versorgung der Weichen mit Antriebsabdeckungen geplant?

Nach Informationen der DB AG werden im Rahmen des geplanten Oberbau-Investitionsprogramms alle Weichen nach einheitlichen Standards mit Verschlussfachabdeckungen (Antriebsabdeckungen) eingebaut (rd. 1 800 Weichen pro Jahr).

3. Wie viele Einschränkungen hat es nach Kenntnis der Bundesregierung im Bahnverkehr in den Jahren 2013 bis 2017 jeweils aufgrund von Weichenstörungen bei winterlichen Wetterverhältnissen gegeben?

Nach Informationen der DB AG gab es in den Jahren 2013 bis 2017 jeweils rund 1 400 Weichenstörungen aufgrund winterlicher Wetterverhältnisse.

4. In welchem Umfang steht nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Deutschen Bahn AG Personal zur Verfügung, das bei Weichenstörungen kurzfristig einschreiten kann?

Nach Auskunft der DB AG werden ca. 18 500 Räum- und Sicherungskräfte zur präventiven Schnee- und Eisbeseitigung sowie zur Entstörung eingesetzt. Darüber hinaus steht der DB Netz AG für eine kurzfristige Entstörung Instandhaltungspersonal zur Verfügung.

5. In welcher Weise wirkt die Bundesregierung auf die Deutsche Bahn AG ein, um die Zuverlässigkeit des Betriebs der Weichen zu erhöhen?

Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB AG werden Qualitätsziele festgelegt, die sich auf den technischen Infrastrukturzustand auswirken und folglich auch auf die Erhöhung der Verfügbarkeit der Weichen.

6. Plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung Änderungen am Oberbau der Strecken, um Geschwindigkeitsbeschränkungen bei stärkerem Schneefall aufgrund von Schotterflug zu vermeiden?

Nein.

7. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung auch Bahnstrecken mit Fester Fahrbahn (Beton-Oberbau) von Geschwindigkeitsbeschränkungen bei stärkerem Schneefall betroffen?

Wenn ja, warum?

Nach Auskunft der DB AG wird im Fernverkehr nicht zwischen Strecken mit Fester Fahrbahn und Strecken mit Schotteroberbau differenziert.

8. In welcher Weise wirkt die Bundesregierung auf die Deutsche Bahn AG ein, um die Häufigkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen der Züge bei stärkerem Schneefall zu verringern?

Die Entscheidung zur Einrichtung von Langsamfahrstellen bzw. zeitlich befristeten umfassenden Geschwindigkeitseinschränkungen obliegt dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur.

9. Zu wie vielen Zugausfällen ist es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2013 bis 2017 jeweils aufgrund von Unbefahrbarkeit von Strecken aufgrund zu großer Schneehöhe gekommen?

Nach Auskunft der DB AG liegen Daten über witterungsbedingte Störungen im Betriebsablauf ab 2015 vor. Demnach waren 79 Züge im Jahr 2015, 9 Züge im Jahr 2016 und 31 Züge im Jahr 2017 durch Gleisverwehung durch Schnee betroffen.

10. Plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung, den Bestand an Schneeräumfahrzeugen zu erhöhen?

Nein.

11. Ist es in den Jahren 2013 bis 2017 nach Kenntnis der Bundesregierung vorgekommen, dass Bahnhöfe oder Haltepunkte wegen zu großer Schneehöhe, Glätte oder anderen Einflüssen winterlicher Witterung auf Bahnsteigen nicht angefahren werden konnten?

Wenn ja, wie oft?

Nach Informationen der DB AG kam es im Jahr 2013 in der Region Mitte an 24 Stationen jeweils einmal zu Sperrungen.

12. Plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung, den Schneeräumdienst für die Bahnhöfe zu intensivieren?

Die DB AG teilt hierzu mit, dass der Winterdienst bei der DB Station&Service AG, welche für die Verkehrsstationen der DB AG zuständig ist, bereits heute bedarfsgerecht durchgeführt werde.

13. Ist es in den Jahren 2013 bis 2017 nach Kenntnis der Bundesregierung vorgekommen, dass der Bahnverkehr auf bestimmten Strecken wegen Vereisung von Oberleitungen z. B. nach Eisregen ganz oder teilweise eingestellt werden musste?

Wenn ja, wie oft?

Nein.

14. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass moderne Elektrolokomotiven mit Drehstromantrieb auf die Vereisung von Oberleitungen empfindlicher reagieren als ältere Elektrolokomotiven mit Einphasen-Wechselstrommotoren?

Wenn ja, gibt es bei der Deutschen Bahn AG oder anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen Planungen für Gegenmaßnahmen, z. B. verstärkte Bereithaltung von Diesellokomotiven zum Abschleppen von Zügen bei vereisten Oberleitungen?

Nach Auskunft der DB AG gibt es zwischen alten und neuen E-Loks keinen Unterschied bezüglich der Empfindlichkeit bei der Reaktion auf Oberleitungsvereisung. Entlang der Hauptstrecken sind Abschleppbereitschaften mit Dieselloks positioniert. Bei Raureif oder Eisbelag auf der Fahrleitung ist es möglich, dass Drehstromlokomotiven der DB Regio AG liegenblieben, weil in der Lok eine Überwachungseinrichtung fallweise zum Ausschalten des Hauptschalters führen kann.

15. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Eisenbahnverkehrsunternehmen (Deutsche Bahn AG und andere) in Deutschland noch Personenzüge betreiben, die im Winter besonders störanfällig sind, z. B. wegen Druckluft-Türschließmechanismen wie bei älteren Bauserien der S-Bahn-Triebzüge ET 420?

Nein.

