

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/14642 –**

Personalsituation und Sicherheit im Schienenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Situation des Schienenverkehrs in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz bestimmte im August 2013 zwei Wochen lang die Schlagzeilen deutscher Medien. Ein großer Teil des Schienenverkehrs konnte und kann in Mainz im Zeitraum zwischen dem 1. August und dem 30. August 2013 nicht wie im Fahrplan ausgewiesen stattfinden (laut Auskunft der Bahn gilt bis zum 30. August 2013 ein Ersatzfahrplan; am 16. August 2013 unter www.bahn.de). Als Grund wurde seitens der Deutschen Bahn AG tagelang eine „Stellwerksstörung“, also ein technisches Problem, genannt. Dies erscheint als eine gezielte Fehlinformation. Denn zweierlei wurde nach einigen Tagen deutlich: Erstens, dass der Auslöser für die angeordnete Schienenverkehrseinschränkung ein Beinahezusammenstoß von zwei S-Bahnen war. Zweitens, dass das allem zugrunde liegende Problem eine extreme Personalknappheit bei der Deutschen Bahn AG ist, insbesondere eine unzureichende Zahl der im Einsatz befindlichen Fahrdienstleiter auf den Stellwerken.

Am 1. August 2013 fuhren zwei S-Bahnen der Linie S8 im Vorfeld des Mainzer Hauptbahnhofs auf ein und demselben Gleis – jedoch in entgegengesetzter Richtung. Laut Darstellung der „Allgemeinen Zeitung“ aus Mainz (vom 2. August 2013) war „die S8 in Fahrtrichtung Wiesbaden (...) kurz vor der Einfahrt in den Hauptbahnhof auf Gleis 2 unterwegs und wollte über eine Weiche auf Gleis 1 wechseln, aber auch die S8 in der Gegenfahrtrichtung Offenbach befand sich auf Gleis 2“. Es seien allein „die Lokführer“ gewesen, die „gerade noch bremsen konnten“ (www.fr-online.de vom 2. August 2013). Laut einem anderen Medienbericht „kamen die Züge mit nur eineinhalb Meter Abstand zum stehen“. (12. August 2013, www.derwesten.de). Ursache des Beinaheunfalls sei, so die Bahn „eine Störung im Stellwerk“ gewesen (Frankfurter Rundschau, 2./6. August 2013, www.fr-online.de). Allerdings heißt es dazu in einem vertraulichen Schreiben des Gesamtbetriebsrats von der DB Netz AG, dass „wiederum nur zwei Fahrdienstleiter statt drei und ein Zugmelder zum Zeitpunkt dieses Fast-Unfalls auf diesem hochbelasteten Stellwerk Dienst taten“. Der Betriebsrat warnt dabei, dass diese unzulässige Unterbesetzung „keine Ausnahme (ist), sondern den Regelfall darstellt, von denen es täglich bundesweit viele andere gibt“. Auch der Vorstandschef von

DB Netz AG, Frank Sennhenn, räumte ein, dass es auf den Stellwerken „bundesweit eine angespannte Situation“ geben würde – nach Angaben der Deutsche Bahn AG fehlen 600 Fahrdienstleister, die erst teilweise 2013, teilweise dann 2014 neu eingestellt werden würden. Nach Angaben der Gewerkschaft und des Betriebsrats sind mehr als 1 000 neu einzustellende Fahrdienstleiter erforderlich (SPIEGEL ONLINE vom 12. August 2013; www.spiegel.de).

Der Beinahezusammenstoß zweier Züge in Mainz und die chronische Unterbesetzung von Stellwerken verdeutlichen: Schwere Eisenbahnunfälle, wie es einen solchen am 25. Juli 2013 in Santiago de Compostela gab, sind grundsätzlich auch in Deutschland vorstellbar. Die anderslautenden Aussagen des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube, und des Vorstands für Infrastruktur und Technik der Deutschen Bahn AG, Dr. Volker Kefer, nach dem Unglück in Spanien sind nachweislich unzutreffend (siehe z. B. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27. Juli 2013). Schließlich gab es im Fall der schweren Eisenbahnunglücke in Brühl am 6. Februar 2000 mit neun Toten und in Hordorf am 29. Januar 2011 mit zehn Toten nicht allein „menschliches Versagen“. Dem Unglück in Brühl lagen auch die falschen Angaben zur Geschwindigkeit im Langsamfahrstellenverzeichnis (La) und eine fehlende Absicherung zur Geschwindigkeitskontrolle (Indusi) zugrunde; in Hordorf war versäumt worden, die seit mehr als zwei Jahrzehnten entwickelte Zugsicherung PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) zu installieren, die im Fall des Überfahrens eines auf Halt stehenden Signals den fraglichen Güterzug gestoppt und damit den Zusammenprall dieses Zugs mit einem Personenzug verhindert hätte.

Die Personalsituation bei der Deutschen Bahn AG hat sich seit der Bahnreform des Jahres 1994 kontinuierlich verschlechtert bzw. zugespitzt. Trotz deutlich gesteigener Leistungen insbesondere im Nahverkehr und im Schienengüterverkehr (bei weitgehend gleichbleibenden Leistungen im Schienenfernverkehr) wurde die Beschäftigtenzahl im inländischen Schienenbereich (Deutsche Bahn AG plus andere Bahngesellschaften) von 350 000 im Jahr 1994 auf weniger als 160 000 im Jahr 2012 mehr als halbiert. Das ist wesentlich mehr, als Arbeit durch Produktivitätsfortschritte reduziert werden konnte. Selbst wenn man sich auf den Zehn-Jahres-Vergleich 2012 bis 2002 beschränkt, gab es laut offiziellen Angaben der Deutschen Bahn AG im Bereich Nahverkehr einen Belegschaftsabbau von 16,1 Prozent (von 44 024 auf 36 959 – jeweils am Jahresende 1994 und 2012 und jeweils in Vollzeitkräfte umgerechnet). Im Fernverkehr lag der Abbau bei 40,1 Prozent (von 27 013 auf 15 947). Im (besonders sicherheitsrelevanten) Bereich Fahrweg ging die Beschäftigtenzahl um 16,4 Prozent zurück (von 49 499 auf 41 400). Und bei den Bahnhöfen wurden nochmals 9,6 Prozent der Stellen abgebaut (die Beschäftigtenzahl sank von 5 309 im Jahr 2002 auf 4 797 Ende 2012 – alle Angaben nach „Daten und Fakten 2002“, S. 27, und Daten und Fakten 2012, S. 10; herausgegeben von der Deutschen Bahn AG).

Gute Zeuginnen und Zeugen für den Vorgang eines kundenfeindlichen Belegschaftsabbaus sind die Fahrgäste, die sich Tag für Tag in Hunderten Leserbriefen und vor Ort in Zügen, auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen darüber beklagen, dass es kein Personal auf Bahnsteigen, viel zu wenig Personal in Zügen (und immer öfter gar keines), keine geöffneten Schalter, völlig unzureichende, irreführende oder schlicht fehlende Informationen im Fall von „Störungen im Betriebsablauf“ und inzwischen mehr als 4 000 geschlossene, vernagelte und vielfach völlig verwahrloste Bahnhöfe gibt.

Für den Außenstehenden nicht erkennbar ist darüber hinaus die Arbeitsstresssituation der Bahnbeschäftigten, die durch eine enorme Zahl aufgelaufener Mehrleistungsstunden und offener Urlaubstage gekennzeichnet ist. Allein im Bereich Netz gab es im Juni 2013 2,4 Millionen aufgelaufene Mehrleistungsstunden; dabei wurden diese gegenüber dem Vorjahr (Juni 2012) um zusätzliche 200 000 Mehrleistungsstunden aufgestockt. Insgesamt gibt es im Bereich Bahn (Inland) 8,1 Millionen aufgelaufene Mehrleistungsstunden – auch hier gab es gegenüber dem Vorjahr einen weiteren Anstieg um 800 000 oder um knapp 10 Prozent (Angaben der Europäischen Verkehrsgewerkschaft). Für viele Bahnbeschäftigte ist die Urlaubsplanung ein rotes Tuch, da es kaum

einen Bereich gibt, in dem diese nach den normalen Spielregeln des Arbeitslebens geregelt ist. Oft ist es der Arbeitgeber, der den Urlaub festlegt – was der geschilderten unzumutbaren Situation mit der extremen Personalknappheit geschuldet ist.

Die Vorfälle in Mainz überdeckten teilweise, dass sich der Schienenverkehr in vielen Bereichen in einem miserablen Zustand präsentiert. Zwischen dem 29. Juli und dem 12. August 2013 blieben nach einer eher zufälligen, unvollständigen Recherche mindestens fünf Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn AG auf freier Strecke liegen, sodass allein in diesem Zweiwochenzeitraum fast 2 000 Menschen evakuiert werden mussten:

- Am 29. Juli 2013 betraf dies einen IC auf der Strecke von Oldenburg nach Leipzig. 170 Fahrgäste mussten bei Hude, Nähe Oldenburg, zwei Stunden ohne Klimaanlage ausharren (Quelle: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 29. Juli 2013).
- Am 2. August 2013 machte der Intercity 2401 auf seinem Weg von Hamburg nach Köln auf der Höhe von Münster-Sudmühle schlapp – 300 Fahrgäste mussten bei 35 Grad Celsius Außentemperaturen und im IC mit einer Hitze von bis zu 60 Grad Celsius – die Klimaanlage war ausgefallen – eine knappe Stunde ausharren und auf freier Strecke in einen anderen IC wechseln (Quelle: Westfälische Nachrichten vom 2. August 2013; www.westline.de vom 2. August 2013; express vom 2. August 2013).
- Am 5. August 2013 musste der ICE 690 auf dem Weg von München nach Berlin-Ostbahnhof auf offener Strecke in der Nähe von Langenselbold wegen „Rauchentwicklung im hinteren Triebkopf“ einen Nothalt einlegen. 500 Passagiere saßen zwischen 12.41 Uhr und 15.23 Uhr fest bis sie evakuiert wurden und in einen ICE aus der Gegenrichtung kommend umsteigen konnten (Quelle: hanauer.de vom 6. und vom 12. August 2013).
- Am 11. August 2013 blieb der ICE 226 aufgrund eines Triebkopfschadens auf seiner Fahrt nach Amsterdam in der Nähe von Emmerich-Elten liegen. 400 Fahrgäste mussten auf freier Strecke in einen Ersatz-ICE wechseln, wobei 35 Feuerwehrleute eine Stunde lang damit beschäftigt waren, bei diesem unfreiwilligen Umsteigevorgang behilflich zu sein (Quelle: www.derwesten.de vom 11. August 2013).
- Am 12. August 2013 stoppte ein ICE „wegen starker Rauchentwicklung im Triebwagen“ seine Fahrt von Hamburg nach Dortmund in der Nähe von Bremen. 450 Reisende mussten evakuiert werden – sie wurden mit Bussen zum Bremer Hauptbahnhof gebracht (Quelle: Berliner Zeitung vom 12. August 2013).

Wenn die hier aufgeführten Zugausfälle vollständig sein sollten und wenn es im übrigen Jahresverlauf nur bei 50 Prozent der Vorfälle wie beschrieben bliebe, dann wären pro Jahr 20 000 Nutzerinnen und Nutzer der Bahn von Zugausfällen und Evakuierungen betroffen. Viele davon könnten aufgrund solcher Erfahrungen der Bahn für immer den Rücken kehren.

Offensichtlich fährt die Bahn bei ihrem rollenden Material auf Verschleiß. Die altbekannte Misere mit neuen Zügen (siehe ICE-3 „Velaro“, siehe Talent) setzte sich in diesem Sommer ebenfalls fort. So gab es in Stuttgart mit den neuen S-Bahnwagen der Serie ET 430 derart viele Störungen und Totalausfälle, dass die Verantwortlichen des Verbandes Region Stuttgart – Körperschaft des öffentlichen Rechts Anfang Juli 2013 alle Wagen zurück an den Hersteller Bombardier sandten (Stuttgarter Zeitung vom 3. Juli 2013). In einer solchen Situation würde die Spitze eines gut funktionierenden Unternehmens zweifellos dafür Sorge tragen, dass insbesondere der Technikbereich im Konzern personell optimal – das heißt mit unbestreitbarer Kompetenz im Bereich Eisenbahntechnik – aufgestellt ist. Doch der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG kürte Ende Juli 2013 mit Heike Hanagarth eine Person zum neuen Technikvorstand, die bislang nur Erfahrungen bei der Daimler AG (Nutzfahrzeugmotoren-Bau), Tognum AG (Flugzeugtriebwerke und Schiffsmotoren) und BMW AG (Pkw-Motoren) aufzuweisen hat. Es sei vor allem ihr Daimler-Hintergrund gewesen, der „Grube, immerhin lange Zeit Mitglied im Daimler-Vor-

stand, für sie eingenommen“ habe – so das interessante Urteil in „DIE ZEIT“ (vom 28. Juli 2013).

Die miserable Performance der Deutschen Bahn AG (DB AG) kann nicht mit knappen Finanzen erklärt werden. Die DB AG konnte ihren Gewinn in den vergangenen Jahren kontinuierlich steigern – zuletzt, im Geschäftsjahr 2012, auf 2,7 Mrd. Euro. Die Gewinne der DB AG werden in einem erheblichen Umfang im Ausland investiert – vor allem zum Aufkauf anderer Unternehmen (beispielsweise wurde 2010 in Großbritannien der Bus- und Bahnbetreiber Arriva für 2,7 Mrd. Euro aufgekauft). Die Auslandsengagements können kaum damit gerechtfertigt werden, dass hier besonders hohe Gewinne generiert würden. Laut Geschäftsbericht der DB AG gab es 2012 im Bereich „Beteiligungen“ einen Verlust von 615 Mio. Euro; der Gewinn bei Schenker Logistics betrug 381 Mio. Euro was nur 2,5 Prozent des Gesamtumsatzes entspricht und damit eine niedrige Umsatzrendite ist. Die großen Gewinne realisiert die Deutsche Bahn AG im Inland und dort, wo besonders hohe staatliche Unterstützungszahlungen fließen – im Nahverkehr (2012 = 832 Mio. Euro Gewinn = 8,4 Prozent des Umsatzes), im Bereich Personenbahnhöfe (2012 = 169 Mio. Euro Gewinn = 13,2 Prozent des Umsatzes) und nicht zuletzt im Bereich Netz (2012 = 453 Mio. Euro Gewinn = 8,9 Prozent des Umsatzes – Angaben nach: Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2012, S. 180 und S. 65). Die in absoluten Zahlen zweithöchsten Gewinne und die zweithöchste Umsatzrendite im Bereich Netz ist natürlich, insbesondere vor dem Hintergrund der Stellwerkemisere, besonders interessant: Es gibt in diesem Sektor eine systematische Unterinvestition, die in hohen Gewinnen mündet, welche wiederum an die Holding abgeführt werden und für Investitionen z. B. in den Vereinigten Arabischen Emiraten ausgegeben werden (siehe „Verstärktes Engagement der Deutschen Bahn AG in den Vereinigten Arabischen Emiraten“: www.db-international.de).

Damit gilt offensichtlich die Formel: Die großen Gewinne der DB AG werden durch Steuersubventionen „erwirtschaftet“; diese Gewinne werden in großem Umfang im Ausland investiert, wo die Gewinnerwartungen unterdurchschnittlich sind (siehe Geschäftsbericht der DB AG 2012, S. 88, 93, 180/181).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die massiven Einschränkungen im Zugverkehr in den letzten Wochen in Mainz sind aus verkehrspolitischer Sicht nicht akzeptabel. Dies hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 2. September 2013 klar zum Ausdruck gebracht. In Wahrnehmung der Rolle des Eigentümers der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat der Bund unmittelbar nach Bekanntwerden dieser Einschränkungen alle notwendigen Aktivitäten in die Wege geleitet und gleichzeitig vom Vorstand der DB AG schnellstmögliche Abhilfe eingefordert.

In diesem Zusammenhang haben sowohl das Eisenbahn-Bundesamt wegen eines möglichen Verstoßes der DB Netz AG gegen ihre gesetzliche Betriebspflicht als auch die Bundesnetzagentur wegen eines möglichen Verstoßes der DB Netz AG gegen die Netzzugangspflicht Verwaltungsverfahren eingeleitet.

Für die Bundesregierung besitzt die Sicherheit im Eisenbahnverkehr höchste Priorität. Das Eisenbahnsystem in Deutschland verfügt generell über ein hohes Sicherheitsniveau; dieses Sicherheitsniveau wird auch europäisch durch die Richtlinie 2004/49/EG (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) gewährleistet, die in Deutschland in nationales Recht umgesetzt ist. Unbestritten ist dabei, dass die Sicherheit in Übereinstimmung mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt stetig weiter verbessert werden sollte.

Die durch die Fragesteller versuchte Darstellung eines pauschalen Zusammenhangs zwischen der Personalsituation bei der DB AG und der Sicherheit im

Eisenbahnverkehr ist nicht sachgerecht. Die DB AG steht nach wie vor in einem starken Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern und ist von daher schon aus betriebswirtschaftlichen Gründen bestrebt, Kosten zu senken und die Produktivität zu steigern, um Marktanteile zu sichern bzw. auszubauen.

Es versteht sich von selbst, dass dies nicht zu Lasten der Sicherheit im Eisenbahnverkehr erfolgt bzw. erfolgen darf. Denn in Deutschland sind die Eisenbahnen gemäß § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten. Normiert werden damit Sicherheitspflichten mit dem Ziel, Schäden zu vermeiden (Betreiberverantwortung). Diese mit der Bahn-Strukturreform im Dezember 1993 gesetzlich normierte Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt die spezielle technische Komplexität des Systems Eisenbahn und schließt insoweit einen Vergleich mit anderen Verkehrsträgern aus. Den Eisenbahnunternehmen bietet sich somit ein vor allem auch vom Deutschen Bundestag geforderter Handlungsspielraum für die Wahl der Mittel und Wege, die zu dem jeweiligen Schutzziel führen.

Damit die Eisenbahnunternehmen in Deutschland ihrer gesetzlichen Verpflichtung entsprechen, müssen sie ein Sicherheitsmanagement nachweisen. Dies kann bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die keine grenzüberschreitenden Verkehre betreiben, mit Hilfe eines Eisenbahnbetriebsleiters entsprechend den Regelungen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und der Eisenbahn-Betriebsleiterverordnung erfolgen. Eisenbahnbetriebsleiter sind für das Sicherheitsmanagement verantwortlich. Sie genießen gegenüber der Geschäftsführung besondere gesetzlich verankerte Rechte zur Wahrung der Sicherheitsbelange in Abwägung zu geschäftlichen Interessen.

Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung des einschlägigen EU-Rechts, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen sichergestellt. Dabei ist es primäre Aufgabe der Eisenbahnaufsichtsbehörden, die Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitspflichten zu überwachen und Gefahren abzuwehren, die aus dem Betrieb einer Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen.

Die Eisenbahnen werden durch die behördliche Überwachung nicht von ihrer Verantwortung gemäß § 4 Absatz 3 AEG entbunden, denn die materiellen Sicherheitspflichten liegen bei den Eisenbahnunternehmen und nicht bei der Aufsichtsbehörde.

1. Hält die Bundesregierung die Aussagen unter anderem der Gewerkschaften EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) und GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) und des Gesamtbetriebsrats DB Netz AG für zutreffend, wonach bei der Deutschen Bahn AG eine extreme Personalknappheit herrscht und wonach die Situation in Mainz keine Besonderheit, sondern die Spitze des Eisbergs darstellt?
2. Sind die Meldungen, z. B. der Europäischen Verkehrsgewerkschaft, zutreffend, wonach auf den Stellwerken der DB Netz AG teilweise Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingesetzt werden, die nur unzureichend in die lokalen Gegebenheiten eingewiesen sind, und werden auf Stellwerken teilweise „Hilfskräfte“ eingesetzt, die zuvor die Fahrdienstleiterprüfung nicht bestanden haben, so dass die komplette Verantwortung der diensthabende Fahrdienstleiter trägt?
3. Wie viele Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter bei der Deutschen Bahn AG und den NE-Bahnen in Deutschland sind zurzeit angestellt/verbeamtet, und wie viele davon sind zurzeit dauerhaft (für länger als drei Monate) krank gemeldet (bitte tabellarische Auflistung)?

4. Wie viele Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter der Deutschen Bahn AG und der NE-Bahnen schieden jährlich wegen Frühverrentung oder dauerhafter Arbeitsunfähigkeit zwischen 1994 und 2012 vorzeitig aus dem Dienst aus, und wie groß ist dabei jeweils der Anteil derer, die aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen frühzeitig aus dem Dienst ausschieden (bitte tabellarisch nach Jahren und absoluten Zahlen sowie relativ zur Gesamtbeschäftigtenzahl darstellen)?
5. Wie viele Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter bei der Deutschen Bahn AG und den NE-Bahnen in Deutschland gehen in den Zeiträumen 2013 bis 2017 und 2018 bis 2022 in Rente/Pension bzw. werden wegen Berufsunfähigkeit und Frühverrentung ausscheiden (bitte tabellarische Auflistung)?
6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Bedarf an ausgebildetem Fachpersonal bei Fahrdienstleitern, Lokführern und Zugbegleitern heute, 2018 und 2023, um einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten?
7. Wie viele neue Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter werden heute pro Jahr ausgebildet, und wie werden sich diese Zahlen nach Einschätzung der Bundesregierung bis 2023 entwickeln?
8. Wie viele müssten für einen zuverlässigen Betrieb ausgebildet werden, und wie werden die Ausbildungsquoten festgelegt?
9. Was ist die Ausbildungsdauer für Fahrdienstleiter heute im Vergleich zur Ausbildungsdauer für Fahrdienstleiter Ende der 90er-Jahre, und ist mit der aktuellen Ausbildungsdauer für Fahrdienstleiter gewährleistet, dass die Mitarbeitenden ein ausreichendes Wissen haben, um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten (bitte begründen)?
10. Sind die Meldungen, z. B. der Europäischen Verkehrsgewerkschaft, betreffend, wonach es aufgrund der Personalknappheit bei den Fahrdienstleitern aktuell oder in absehbarer Zukunft zu einer 90-Tage-Ausbildung im Schnelldurchlauf kommen soll („Schnellbleiche“)?
11. Sind die Meldungen, z. B. der Europäischen Verkehrsgewerkschaft, betreffend, wonach es eine erkennbare Sonderstresssituation (Überlastung) bei Fahrdienstleitern gibt, weswegen in diesem Bereich die Ausfälle größer und der Krankenstand deutlich höher sind?

Die Fragen 1 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verantwortung für den sicheren Eisenbahnbetrieb, wozu auch der Personaleinsatz und die Personalentwicklung des entsprechenden Fachpersonals gehören, liegt allein bei der DB AG. Sie ist seit der Bahnreform eine Aktiengesellschaft, deren alleiniger Aktionär die Bundesrepublik Deutschland (Bund) ist. Als solcher hat der Bund nur mittelbar Einfluss auf Maßnahmen des Unternehmens. Seine Handlungsmöglichkeiten werden durch das Aktiengesetz (AktG) streng reglementiert:

Gemäß § 76 Absatz 1 AktG leitet der Vorstand unter eigener Verantwortung die Aktiengesellschaft. Über die Organisation einzelner Geschäftsaktivitäten entscheidet er gemäß den aktienrechtlichen Vorgaben in eigener wirtschaftlicher Verantwortung. Unmittelbare Einflussnahmen und Entscheidungen der Aktionäre hinsichtlich Fragen der Geschäftsführung sind nur im Rahmen der Hauptversammlung zulässig, und zwar auch nur dann, wenn der Vorstand dies verlangt.

Überwacht wird die Tätigkeit des Vorstandes durch den Aufsichtsrat (AR). Dem AR der DB AG gehören drei entsandte Bundesvertreter an, so dass der

Bund über den AR Einfluss auf die Tätigkeit des Vorstandes ausüben kann. Allerdings stehen dem AR in erster Linie Informations- und Überwachungsrechte gegenüber dem Vorstand zu. Nur in vom Gesetz und der Geschäftsordnung des Vorstandes der DB AG vorgesehenen Einzelfällen hat der Vorstand darüber hinaus vor Umsetzung bestimmter Maßnahmen die Zustimmung des AR einzuholen. Eine darüber hinausgehende Mitwirkung des Bundes bei der DB AG ist weder vorgesehen noch rechtlich zulässig.

Vor diesem Hintergrund liegen der Bundesregierung auch keine Personalstatistiken über Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter bei der DB AG oder bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen vor.

Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

12. Gibt es arbeitsergonomische Untersuchungen darüber, bis zu welcher Belastung in den Stellwerken ein sicherer Betrieb und die Zumutbarkeit für die Mitarbeitenden gewährleistet sind?

Zur ergonomischen Gestaltung von Leitzentralen gibt es umfassende wissenschaftliche Stellungnahmen z. B. der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin und entsprechende Normen (z. B. Normenreihe DIN EN ISO 11064). Nach Mitteilung der DB AG sind Beobachtungen in Stellwerken der DB Netz AG und Verkehrsbetrieben in diese Untersuchungen eingegangen. Zudem werden die maßgeblichen Normen bei der Einrichtung von Stellwerken beachtet. Alle arbeitsergonomischen Untersuchungen gehen von einem bestimmungsgemäßen Einsatz der Leitzentralen aus.

13. Was ist die maximale Arbeitszeit von Fahrdienstleitern am Stück?

Kann im Fall der offiziellen und der realen maximalen Arbeitszeit eine zuverlässige Arbeit weiter gewährleistet werden?

Die maximal zulässige Arbeitszeit von Fahrdienstleitern richtet sich nach § 3 des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG). Nach Mitteilung der DB AG eröffnet der für die Fahrdienstleiter einschlägige funktionsgruppenspezifische Tarifvertrag gemäß § 7 Absatz 1 ArbZG die Möglichkeit, die Arbeitszeit über zehn Stunden werktäglich zu verlängern, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichen Umfang Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst fällt. Weiterhin wird durch den Tarifvertrag gemäß § 12 Absatz 4 ArbZG ermöglicht, die Arbeitszeit in vollkontinuierlichen Schichtbetrieben an Sonn- und Feiertagen auf bis zu zwölf Stunden zu verlängern, wenn dadurch zusätzliche freie Schichten an Sonn- und Feiertagen erreicht werden.

14. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Ausgangspunkt für die „Mainzer Verhältnisse“ ein Beinahezusammenstoß zweier S-Bahnen in der Nähe des Mainzer Hauptbahnhofs war?

Nein.

15. Kann die Bundesregierung nähere Angaben zu dem Ablauf dieses Beinaheisenbahnunglücks machen?
16. Wie konnte es nach Ansicht der Bundesregierung dazu kommen, dass zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende S-Bahnen auf ein und dasselbe Gleis geleitet waren bzw. auf einem solchen verkehren sollten?
17. Welche Parallelen sieht die Bundesregierung beim Beinaheunglück in Mainz zu der Entgleisung eines Fernverkehrszugs am 13. Mai 2013 bei der nördlichen Ausfahrt des Berliner Hauptbahnhofs und bei der S-Bahntentgleisung in Berlin-Tegel im August 2012 (in beiden Fällen wurde eine Weiche umgestellt, während der Zug über dieselbe rollte – siehe www.tagesspiegel.de vom 13. Mai 2013 und 22. August 2012)?
18. Sind der Bundesregierung im Zeitraum des letzten Jahrzehnts weitere solche Unfälle bekannt, bei denen „Stellwerksfehler“ eine Rolle gespielt haben?

Die Fragen 15 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine gesicherten Erkenntnisse zu dem Ereignis in Mainz vor, da die Ermittlungen der Sicherheitsbehörde noch nicht abgeschlossen sind.

19. Gibt es vor dem Hintergrund der Berichte u. a. im ZDF-Magazin „Frontal21“ nach dem Hordorf-Unglück, wonach Lokführer bei privaten Schienengüterverkehrsbahnen oft bis zu 23 Stunden ununterbrochen auf der Lok stehen und im Schnitt drei Mal häufiger rote Signale überfahren, inzwischen eine nachvollziehbare Überprüfung und Kontrolle der Arbeitszeiten von Lokführern?

Das Arbeitszeitgesetz ist die Rechtsgrundlage zur Gewährleistung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeitszeitgestaltung. Die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften wird gemäß § 17 ArbZG von den nach Landesrecht zuständigen Behörden (Aufsichtsbehörden) überwacht. Daneben gelten die Vorschriften zur Betriebssicherheit und die daraus resultierende Überwachung des Eisenbahn-Bundesamts gemäß § 5a AEG.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

20. Was ist vor dem Hintergrund des Hordorf-Unglücks, das durch die Installation des Sicherungssystems PZB hätte verhindert werden können, der aktuelle Stand der flächendeckenden Ausrüstung aller Schienenstrecken mit PZB-Technik oder einer vergleichbaren Sicherungstechnik (bitte um tabellarische Darstellung des Stands der Schienenstrecken des Bundes ohne jegliche Sicherungstechnik zum Zeitpunkt des Hordorf-Unglücks und des entsprechenden Stands heute – Ausgangspunkt: Betriebsnetz –)?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 11 wird verwiesen.

Nach Mitteilung der DB AG war zum Zeitpunkt des Eisenbahnbetriebsunfalls bei Hordorf der weit überwiegende Anteil des Streckennetzes mit einem Zug-sicherungssystem ausgerüstet. Zudem teilte die DB AG mit, dass im Betriebs-netz der DB Netz AG zwischenzeitlich keine Strecken mehr ohne jegliche Sicherungstechnik vorhanden sind.

21. Teilt die Bundesregierung die Aussagen von Bahnchef Rüdiger Grube und des Infrastrukturvorstands Dr. Volker Kefer nach der Eisenbahnkatastrophe von Santiago de Compostela, wonach ein Unglück dieser Art in Deutschland nicht vorstellbar sei, und wenn ja, warum sollte vor dem Hintergrund von Hordorf und Mainz (2. August 2013) ein Unfall dieser Art hierzulande nicht passieren können?

Da der Bundesregierung keine Informationen über Vorgaben in Spanien zur Ausrüstung der Strecken mit Zugsicherung vorliegen, kann sie die Aussagen des Vorstands der DB AG nicht kommentieren.

22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Schweizerischen Bundesbahnen wegen der Entgleisungsgefahr bei geschobenen Wagenzügen in Gleisbögen mit geringen Kurvenradien die Schubkraft der Lokomotiven begrenzt und dadurch Entgleisungen wie sie im Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Jahr 2012 drei Mal stattfanden, verhindern (siehe die Aussagen von Prof. Dr. Karl-Dieter Bodack im ARD-Magazin plusminus vom 31. Juli 2013)?
23. Gibt es eine vergleichbare Vorgabe in Deutschland bzw. ist diese in Planung, und wenn nicht, wie begründet die Bundesregierung dies im Hinblick auf das Risiko von Zugentgleisungen?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes zu den Entgleisungen im Stuttgarter Hauptbahnhof ist noch nicht abgeschlossen. Von daher kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage über die Ursache getroffen werden. Allerdings existieren auch in Deutschland betriebliche Regelungen, die die Druckkräfte von nachgeschobenen Zügen in Bahnhöfen oder auf Abzweigstellen beschränken.

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Berufung einer Person als neuen Technikvorstand bei der Deutschen Bahn AG, die keinerlei Erfahrung in Eisenbahntechnik aufweisen kann, und welche Beispiele großer Industrie- oder Transportunternehmen sind der Bundesregierung bekannt, in denen in vergleichbarer Weise eine hervorgehobene Führungsposition in dieser Weise besetzt wurde?

Die Bestellung des neuen Vorstandsmitglieds für den Geschäftsbereich Technik erfolgte wie nach § 84 AktG vorgesehen durch den Aufsichtsrat der DB AG.

25. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der (Fast-)Unfälle der letzten Jahre das Risiko, dass aufgrund der Gewinnorientierung der DB AG auch in sicherheitsrelevanten Bereichen gespart wird, und wie will sie verhindern, dass dies geschieht?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass bei der DB AG in sicherheitsrelevanten Bereichen gespart wird.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

26. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, für die Deutsche Bahn AG eine andere Unternehmensform als die Aktiengesellschaft zu wählen, um damit die für einen optimalen Schienenverkehr entscheidenden Zielsetzungen wie „mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Verwirklichung eines Schienenverkehrs in der Fläche, für eine möglichst große Zahl der Bürgerinnen und Bürger und zur Zufriedenheit der Fahrgäste und der Bahnbeschäftigten“ realisieren zu können, und wenn nicht, wie begründet sie, dass angesichts der immer schlechteren Performance der DB AG die Aktiengesellschaft die richtige Unternehmensform ist?

Nein, aus Sicht der Bundesregierung gibt es keinen Anlass, eine Änderung der Rechtsform der DB AG vorzunehmen.

