



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 11.09.2013
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens,
Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE
„Personalsituation und Sicherheit im Schienenverkehr“
- Drucksache 17/14642

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak

Enak Ferlemann

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de



Anlage
zum Schreiben
vom 11.09.2013

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE betreffend
„Personalsituation und Sicherheit im Schienenverkehr“
- Drucksache 17/14642

Vorbemerkung der Bundesregierung:

Die massiven Einschränkungen im Zugverkehr in den letzten Wochen in Mainz sind aus verkehrspolitischer Sicht nicht akzeptabel. Dies hat der Bundesminister Dr. Ramsauer MdB im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 02.09.2013 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 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem 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 Bun-

destag 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.

Frage 1: *Hält die Bundesregierung die Aussagen unter anderem der Gewerkschaften EVG und GDL und des Gesamtbetriebsrates 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?*

Frage 2: *Sind die Meldungen z. B. der Eisenbahn- und 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 Fahrdienstleiter-Prüfung nicht bestanden haben, sodass die komplette Verantwortung der diensthabende Fahrdienstleiter trägt?*

Frage 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 3 Monate) krank gemeldet (bitte tabellarische Auflistung)?*

Frage 4: *Wie viele Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter bei der Deutschen Bahn AG und den 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 Jahr und absoluten Zahlen sowie relativ zur Gesamtbeschäftigtenzahl darstellen)?*

- Frage 5:** *Wie viele Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter bei der Deutschen Bahn AG und den NE-Bahnen in Deutschland gehen in den Zeiträumen 2013-2017 und 2018-2022 in Rente/Pension bzw. werden wegen Berufsunfähigkeit und Frühverrentung ausscheiden (bitte tabellarische Auflistung)?*
- Frage 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?*
- Frage 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?*
- Frage 8:** *Wie viele müssen für einen zuverlässigen Betrieb ausgebildet werden, und wie werden die Ausbildungsquoten festgelegt?*
- Frage 9:** *Was ist die Ausbildungsdauer für Fahrdienstleiter heute im Vergleich zur Ausbildungsdauer für Fahrdienstleiter Ende der 1990er 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)?*
- Frage 10:** *Sind die Meldungen z.B. der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zutreffend, wonach es aufgrund der Personalknappheit bei den Fahrdienstleitern aktuell oder in absehbarer Zukunft zu einer 90-Tage-Ausbildung im Schnelldurchlauf kommen soll („Schnellbleiche“)?*
- Frage 11:** *Sind die Meldungen z.B. der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zutreffend, wonach es eine erkennbare Sonderstresssituation (Überlastung) bei Fahrdienstleitern gibt, weswegen in diesem Bereich die Ausfälle größer und der Krankenstand deutlich höher sind?*

Antwort:

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 zur Drucksache 13/6149 vom 18.11.1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 01.10.1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Drucksache 16/8467 vom 10.03.2008) verwiesen.

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

Antwort:

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.

Frage 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?*

Antwort:

Die maximal zulässige Arbeitszeit von Fahrdienstleitern richtet sich nach § 3 Arbeitszeitgesetz (ArbZG). Nach Mitteilung der DB AG eröffnet der für die Fahrdienstleiter einschlägige funktionsgruppenspezifische Tarifvertrag gemäß § 7 Absatz 1 ArbZG die Möglichkeit, die Arbeitszeit über 10 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 12 Stunden zu verlängern, wenn dadurch zusätzliche freie Schichten an Sonn- und Feiertagen erreicht werden.

Frage 14: *Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Ausgangspunkt für die „Mainzer Verhältnisse“ ein Beinahe-Zusammenstoß zweier S-Bahnen in der Nähe des Mainzer Hauptbahnhofs war?*

Antwort:

Nein.

Frage 15: *Kann die Bundesregierung nähere Angaben zu dem Ablauf dieses Beinahe-Eisenbahnunglücks machen?*

Frage 16: *Wie kann 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?*

Frage 17: *Welche Parallelen sieht die Bundesregierung beim Beinahe-Unglück in Mainz zu der Entgleisung eines Fernverkehrszugs am 13. Mai 2013 bei der nördlichen Ausfahrt des Berliner Hauptbahnhofs und bei der S-Bahn-Entgleisung in Berlin-Tegel im August 2012 (in beiden Fällen wurde eine Weiche umgestellt, während der Zug über dieselbe rollte - siehe tagesspiegel.de vom 13. Mai 2013 und tagesspiegel.de vom 22. August 2012)?*

Frage 18: *Sind der Bundesregierung im Zeitraum des letzten Jahrzehnts weitere solche Unfälle bekannt, bei denen „Stellwerksfehler“ eine Rolle gespielt haben?*

Antwort:

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.

Frage 19: *Gibt es vor dem Hintergrund der Berichte u. a. im ZDF-Magazin „Frontal 21“ 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?*

Antwort:

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.

Frage 20: *Was ist vor dem Hintergrund des Hordorf-Unglücks, das durch die Installation der 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])?*

Antwort:

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 Zugsicherungssystem ausgerüstet. Zudem teilte die DB AG mit, dass im Betriebsnetz der DB Netz AG zwischenzeitlich keine Strecken mehr ohne jegliche Sicherungstechnik vorhanden sind.

Frage 21: *Teilt die Bundesregierung die Aussagen von Bahnchef Rüdiger Grube und des Infrastrukturvorstands 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 (2.8.2013) ein Unfall dieser Art hierzulande nicht passieren können?*

Antwort:

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.

Frage 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. Karl-Dieter Bodack im ARD-Magazin Plusminus vom 31. Juli 2013)?*

Frage 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?*

Antwort:

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.

Frage 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?*

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

Frage 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?*

Antwort:
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.

Frage 26: *Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, für die Deutsche Bahn 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?*

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