

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Stefan Herre und Lars Patrick Berg AfD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Bahnsicherheit in Baden-Württemberg noch gegeben?**

#### Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Fahrdienstleiter wurden in den letzten zehn Jahren aus ihrer Sicht bei der Deutschen Bahn (DB) in Baden-Württemberg im nicht-rentenfähigen Alter entlassen?
2. Wie viele Fahrdienstleiter erhielten daraufhin, um den Personalmangel auszugleichen, in einem 90- bis 109-tägigen Vollzeitkurs von der DB Baden-Württemberg die Befähigung zum Fahrdienstleiter bzw. welche Nachteile verbergen sich hinter der neuen stark verkürzten Ausbildungsdauer gegenüber früheren Ausbildungszeiten im dualen System?
3. Haben die Zugunfälle hierzulande aus ihrer Sicht auch damit zu tun, dass Stellwerke außerhalb des Fernverkehrs mitunter 70 Jahre alt und älter sind bzw. die DB ihre Infrastruktur in Baden-Württemberg im Regionalverkehr nicht erneuert?
4. Wie kann es aus ihrer Sicht sein, dass auf Lokbahnhöfen in Baden-Württemberg die Loks offen auf den Gleisen abgestellt werden und jeder einsteigen und losfahren kann?
5. Was unternimmt sie ganz persönlich sowie im Bundesrat dafür, dass Lokführer im Personen- sowie im Güterverkehr zukünftig Fahrtenschreiber benutzen, um so Kontrollen der Lenkzeiten durchführen zu können bzw. Lokomotiven auf den Abstellgleisen nach Verlassen des Führerstandes abgeschlossen werden?
6. Was unternimmt sie ganz persönlich gegen die stark verkürzte Ausbildung von Fahrdienstleitern, um Beinaheunfälle, etwa am Bahnsteig in Bahnhöfen mit zwei unterschiedlichen Zügen auf dem gleichen Bahngleis, zu verhindern?

7. Wie viele Beinaheunfälle gab es an Bahnhöfen in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren (tabellarisch aufgelistet nach Bahnhöfen und Landkreisen)?
8. Für wie wahrscheinlich hält sie es, dass Unbefugte eine Lok besteigen und losfahren?
9. Weshalb nehmen aus ihrer Sicht an unbeschränkten Bahnübergängen oder auf nicht gesicherter und offener Strecke die Vorkommnisse in den letzten zwei Jahren zu, sodass sogar Todesfälle zu verzeichnen sind?
10. Was unternimmt sie ganz persönlich dafür, dass die Ausbildung zum Fahrdienstleiter wieder im dualen System in Baden-Württemberg Pflicht wird?

12.10.2018

Herre, Berg AfD

### Begründung

In den letzten Jahren häufen sich Unfälle auf offener Strecke, aber auch in den Bahnhöfen. Experten haben mehrere entscheidende Gründe dafür ausgemacht. Fahrdienstleiter wurden in den letzten Jahren entlassen – und zwar sehr gut ausgebildete im nicht-rentenfähigen Alter. Die Bahn ist dazu übergegangen, die zu viel entlassenen Fahrdienstleiter schnellstmöglich zu ersetzen. Dabei geht es nach Auffassung der Fragesteller nicht um Sicherheit in den Stellwerken, sondern um Schnelligkeit. Statt Quereinsteiger wie früher üblich in drei Jahren im dualen System auszubilden, werden die Fähigkeiten nun in 90 bis 109 Tagen vermittelt. Anschließend werden die neuen Kollegen statt zu zweit allein in die Stellwerke gesetzt. Das zweite Problem ist die veraltete Infrastruktur der Stellwerke selbst. Diese stammen aus den fünfziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts. Die halbierte Bezahlung des Personals und 24-Stunden-Dienste sind ein weiteres Problem. Auch der Mangel an Lokführern, zunehmend in Subunternehmeranstellung, führt dazu, dass Lokomotiven am Bahngleis und auf Lok- und Rangierbahnhöfen offen und unverschlossen abgestellt werden. Auch soll geklärt werden, ob aus ihrer Sicht die Beinaheunfälle am Bahngleis mit zwei Zügen im Bahnhof auf einem Gleis reduziert werden können. Von Interesse ist ebenfalls, ob die verkürzte Ausbildungszeit und das halbierte Gehalt und die gesunkenen Einstellungsvoraussetzungen mit der Qualität der Sicherheit zusammenhängen. Der Bayerische Rundfunk berichtete am 8. Mai 2018, dass Lokführermangel und fehlende Fahrtenstreiber zu unkontrollierten Fahrten, Überstunden im Führerstand und Übermüdung führen. Eine weitere Gefahr ist, dass Führerstände nicht abgeschlossen werden. Plusminus berichtete am 9. Mai 2018, dass Rangierbahnhöfe und Bahnhöfe in Baden-Württemberg ganz besonders betroffen sind. Danach seien Überstunden die Regel, es fehle an Kontrollen an Bahnhöfen und immer mehr Lokführer arbeiteten für Leiharbeitsfirmen. Während bei Lastkraftwagenfahrern strenge Kontrollen durchgeführt werden, gibt es diese bei Fahrdienstleitern und Lokführern nicht. Aufgrund dieser Problematik wird die Landesregierung um Stellungnahme gebeten, auch wegen der Zunahme von Vorfällen im Zollernalbkreis. Beleuchtet werden soll auch die Gefahr des Lokdiebstahls durch Unbefugte und die daraus resultierenden Gefahren.

Antwort\*)

Mit Schreiben vom 26. November 2018 Nr. 3-3822.0-00/1997 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau und dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

Allgemeiner Hinweis: Die Gewährleistung der Sicherheit im Bahnverkehr auf Anlagen bzw. Einrichtungen der Deutschen Bahn AG (DB) ist Aufgabe des Bundes und wird von der Bundespolizei im Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Inneren, für Bau und Heimat (BMI) wahrgenommen.

*1. Wie viele Fahrdienstleiter wurden in den letzten zehn Jahren aus ihrer Sicht bei der Deutschen Bahn (DB) in Baden-Württemberg im nicht-rentenfähigen Alter entlassen?*

Laut DB wurden in Baden-Württemberg im besagtem Zeitraum keine Fahrdienstleiter aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen oder anderen wirtschaftlichen Gründen entlassen. Vielmehr wurden aus anderen DB-Geschäftsfeldern Mitarbeiter übernommen und zu Fahrdienstleitern ausgebildet. Die duale Ausbildung (Ausbildungsberuf Eisenbahner im Betriebsdienst, Fahrrichtung Fahrweg) wurde bzw. wird mit erhöhten Ausbildungszahlen parallel fortgeführt.

*2. Wie viele Fahrdienstleiter erhielten daraufhin, um den Personalmangel auszugleichen, in einem 90- bis 109-tägigen Vollzeitkurs von der DB Baden-Württemberg die Befähigung zum Fahrdienstleiter bzw. welche Nachteile verbergen sich hinter der neuen stark verkürzten Ausbildungsdauer gegenüber früheren Ausbildungszeiten im dualen System?*

Wie unter Frage 1 aufgeführt, gab es laut DB keine Fahrdienstleiterentlassungen aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen oder anderen wirtschaftlichen Gründen und somit auch keine Einstellungen die auf diese Gründe zurückzuführen sind.

Die zusätzliche Fahrdienstleiter-Qualifizierung von Quereinsteigern, die bereits erfolgreich eine gute duale Ausbildung abgeschlossen haben und Berufserfahrung in einem anderen Beruf vorweisen können, hat laut DB keine Nachteile für den Betrieb und für die Mitarbeiter/-innen. Deren Einsatz erfolgt erst nach Qualifizierung und bestandenen Prüfungen sowie zusätzlich umfassender örtlicher Einweisung, bei der die Eignung durch Fachleute der Leit- und Sicherungstechnik und den zuständigen betrieblichen Leitern abschließend festgestellt wird.

*3. Haben die Zugunfälle hierzulande aus ihrer Sicht auch damit zu tun, dass Stellwerke außerhalb des Fernverkehrs mitunter 70 Jahre alt und älter sind bzw. die DB ihre Infrastruktur in Baden-Württemberg im Regionalverkehr nicht erneuert?*

Nach Aussage der DB gibt es keine Auffälligkeiten zu Unfällen bei den genannten älteren Stellwerksbauformen. Bei allen signaltechnischen Anlagen wird nach gültigen Regeln eine ständige Überwachung durch die DB selbst, aber auch durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) durchgeführt. Die Funktionsfähigkeit wird durch eine fristbezogene Instandhaltung gewährleistet.

*4. Wie kann es aus ihrer Sicht sein, dass auf Lokbahnhöfen in Baden-Württemberg die Loks offen auf den Gleisen abgestellt werden und jeder einsteigen und losfahren kann?*

Die Gewährleistung der Sicherheit im Bahnverkehr auf Anlagen bzw. Einrichtungen der Deutschen Bahn AG ist Aufgabe des Bundes und wird von der Bundespolizei im Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Inneren, für Bau und Heimat (BMI) wahrgenommen.

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Gemäß dem Regelwerk der DB Cargo werden die Lokomotiven grundsätzlich verschlossen abgestellt. Sofern der DB Cargo Fälle bekannt werden, in denen gegen das betriebliche Regelwerk verstoßen wird, werden in jedem dieser Fälle die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Wiederholungsfällen eingeleitet.

5. *Was unternimmt sie ganz persönlich sowie im Bundesrat dafür, dass Lokführer im Personen- sowie im Güterverkehr zukünftig Fahrtschreiber benutzen, um so Kontrollen der Lenkzeiten durchführen zu können bzw. Lokomotiven auf den Abstellgleisen nach Verlassen des Führerstandes abgeschlossen werden?*

Fahrtschreiber sind zur Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten im Personen- und Gütertransport auf der Straße vorgesehen. Demgegenüber sind die Verhältnisse beim Personen- oder Gütertransport auf der Schiene grundlegend anders geartet. Diese Transporte sind durch festgelegte Fahrpläne hinsichtlich Zeitpunkt und Dauer der Beförderung geregelt. Bereits bei der Aufstellung dieses Fahrplanes sind, analog zum nationalen Linienverkehr auf der Straße, die arbeitszeitrechtlichen Regelungen zu berücksichtigen.

Die Arbeitszeiten von Triebfahrzeugführern sind durch das Arbeitszeitgesetz (ArbZG), die Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV) und die Eisenbahnarbeitszeitverordnung (EAZV) i. V. m. der Arbeitszeitverordnung (AZV) geregelt.

In den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestehen meist tarifvertragliche Regelungen.

Die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften wird gemäß § 17 Abs. 1 ArbZG von den nach dem Landesrecht zuständigen Behörden (Aufsichtsbehörden, in Baden-Württemberg Gewerbeaufsicht) überwacht. Verstöße gegen arbeitsrechtliche Vorschriften, die sich bei der Überwachung der Eisenbahnunternehmen – etwa bei Stichprobenkontrollen unter Sicherheits Gesichtspunkten – offenbaren, meldet das Eisenbahnbundesamt (EBA) den zuständigen Landesbehörden.

Als Sicherheitsbehörde für das Eisenbahnwesen in Deutschland ist das EBA mit Fragen der technischen Sicherheit bzw. Betriebssicherheit befasst. Es überwacht, ob die Unternehmen die in diesem Kontext einschlägigen Sicherheitsanforderungen und gesetzlichen Vorgaben erfüllen. Im Zusammenhang mit abgestellten Fahrzeugen sind beispielsweise die Regelungen des § 43 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) „Sichern stillstehender Fahrzeuge“ zu beachten.

6. *Was unternimmt sie ganz persönlich gegen die stark verkürzte Ausbildung von Fahrdienstleitern, um Beinaheunfälle, etwa am Bahnsteig in Bahnhöfen mit zwei unterschiedlichen Zügen auf dem gleichen Bahngleis, zu verhindern?*

7. *Wie viele Beinaheunfälle gab es an Bahnhöfen in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren (tabellarisch aufgelistet nach Bahnhöfen und Landkreisen)?*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Die DB hat Folgendes mitgeteilt:

Bei der DB AG werden nur Ereignisse erfasst und untersucht, die per Definition den internen Vorgaben entsprechen. Diese Ereignisse werden von der untersuchenden Stelle, der DB Netz AG in einer Ereignisdatenbank erfasst und untersucht. Daraus folgt, dass auch nur diese erfassten Ereignisse statistisch auswertbar sind. Innerhalb der internen Vorgaben wird differenziert zwischen tatsächlichen Unfällen und gefährlichen Ereignissen. Unter Beachtung dieser Maßgabe können „Beinaheunfälle“ unter gefährlichen Ereignissen subsummiert werden.

Entsprechend der vorangegangenen Ausführungen wurden bei der statistischen Auswertung der gefährlichen Ereignisse im Bahnbetrieb (Einfahrt in besetzten Gleisabschnitt) der vergangenen zehn Jahre folgende Kriterien berücksichtigt:

Zeitraum vom 1. Januar 2008 bis zum 7. November 2018 (Tag der statistischen Auswertung)

nur Personenbahnhöfe

nur Bundesland Baden-Württemberg

lfd. Nr.	Datum	Bahnhof	Landkreis
1	02.05.2011	Müllheim (Baden)	Breisgau-Hochschwarzwald
2	12.10.2014	Bad Friedrichshall-Jagsfeld	Heilbronn
3	01.03.2016	Hausen im Tal	Sigmaringen
4	07.03.2016	Gottenheim	Breisgau-Hochschwarzwald
5	07.08.2017	Fridingen (bei Tuttlingen)	Tuttlingen
6	28.08.2017	Fridingen (bei Tuttlingen)	Tuttlingen

8. Für wie wahrscheinlich hält sie es, dass Unbefugte eine Lok besteigen und losfahren?

Die Landesregierung hält dies für unwahrscheinlich.

9. Weshalb nehmen aus ihrer Sicht an unbeschränkten Bahnübergängen oder auf nicht gesicherter und offener Strecke die Vorkommnisse in den letzten zwei Jahren zu, sodass sogar Todesfälle zu verzeichnen sind?

Laut DB Netz AG hat die Anzahl der Bahnübergangsunfälle an unbeschränkten Bahnübergängen in den vergangenen zwei Jahren nicht zugenommen. Objektiv betrachtet hat die Anzahl entsprechender Ereignisse im Vergleich zum vorangegangenen zweijährigen ebenfalls untersuchten Zeitraum sogar um ein Ereignis abgenommen.

Für eine vollständige Abriegelung der vorhandenen Gleisanlagen der DB Netz AG auf der freien Strecke außerhalb von Bahnübergängen besteht keine Rechtsgrundlage, sie erscheint aufgrund der Gesamtdimension und der tatsächlichen Ereignisse auch nicht verhältnismäßig. Im Einzelfall werden sogenannte Brennpunkte (Trampelpfade) betrachtet und individuell unter Einbeziehung der Gebietskörperschaften und der Polizei entweder besonders kontrolliert oder der Zugang durch punktuelle Absperren verhindert.

10. Was unternimmt sie ganz persönlich dafür, dass die Ausbildung zum Fahrdienstleiter wieder im dualen System in Baden-Württemberg Pflicht wird?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen. Unabhängig hiervon hat die DB AG mitgeteilt, dass im Bereich der DB Netz AG, RB Südwest ab dem Jahr 2018 die Ausbildungsplätze zum Fahrdienstleiter deutlich erhöht werden/wurden, sodass voraussichtlich ab dem Jahr 2021 der Bedarf an Nachwuchskräften nahezu vollständig abgedeckt werden kann.

Hermann  
Minister für Verkehr