

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Waltraud Wolff (Wolmirstedt), Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Petra Hinz (Essen), Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Winfried Hermann, Stephan Kühn, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Konsequenzen aus dem Zugunglück von Hordorf ziehen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 29. Januar 2011 kam es auf der eingleisigen Hauptstrecke Magdeburg–Halberstadt bei Hordorf zu einem folgenschweren Zugunglück, bei dem ein Güterzug und ein Personenzug kollidierten und zehn Menschen getötet wurden. Die bisherige Aufklärung der Unglücksursache hat ergeben, dass der Lokführer des Güterzugs sowohl das Vor- als auch das Hauptsignal der Überleitstelle Hordorf missachtet hat.

In diesem Zusammenhang wurde die nicht durchgängig vorhandene Ausrüstung der Strecke Magdeburg–Halberstadt mit einem System zur Zugbeeinflussung thematisiert. So war der Bahnhof Hordorf nicht mit der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB 90) ausgerüstet. Nach heutigem Kenntnisstand hätte das Zugunglück von Hordorf bei einer entsprechenden Ausstattung der Signale mit PZB 90 verhindert werden können, denn dieses System löst eine Zwangsbremung aus, wenn ein rotes Signal überfahren wird.

Die ungenügende Ausrüstung des Streckennetzes der ehemaligen Deutschen Reichsbahn mit einem Zugbeeinflussungssystem war bekannt und ist eine investive Altlast, die auch 20 Jahre nach Vollendung der Deutschen Einheit nicht vollständig beseitigt ist.

Dabei entsprach das System zur Zugbeeinflussung im Netz der Deutschen Bundesbahn bereits Ende der 80er-Jahre dem Stand der Technik; schon 1969 war auf allen Hauptstrecken die induktive Zugsicherung (Indusi, Vorgängersystem der PZB) installiert. In den 70er-Jahren wurde die Indusi-Ausrüstung auch im Nebenstreckennetz vorangetrieben.

Obwohl seit 1990 rund 25 Mrd. Euro für den Aus- und Neubau des ostdeutschen Eisenbahnnetzes investiert wurden, unterblieb bis heute die Angleichung des Sicherheitsstandards bei der Streckenausrüstung mit einem Zugbeeinflussungssystem. Selbst auf Hauptstrecken, die im Güterverkehr stark genutzt werden,

wie der Halle-Kasseler-Bahn, fehlt auf weiten Abschnitten die Zugbeeinflussung.

Das Netzwerk Privatbahnen schätzt den Investitionsbedarf zur PZB-Streckenausrüstung im ostdeutschen Bahnnetz auf rund 50 Mio. Euro. Das entspricht 2 Prozent der jährlich im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) an die DB Netz AG gezahlten Bundesmittel für die Unterhaltung des Schienennetzes.

In der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Ausrüstung mit Zugbeeinflussungsanlagen in § 15 geregelt. Für Strecken, auf denen bis zu 100 km/h zugelassen sind – so wie es bei der Unglücksstrecke der Fall war –, ist eine Ausrüstung mit Zugbeeinflussungsanlagen nicht obligatorisch vorgeschrieben. Allerdings hätte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 15 Absatz 4 EBO eine solche Ausrüstung längst anordnen können, was aber unterblieb, da die DB Netz AG im Jahr 2007 ein Sofortprogramm zur Nachrüstung mit PZB 90 für definierte Strecken aufgelegt hat, dessen Umsetzung sich aber immer weiter verzögert hat.

Durch eine Nachrüstung mit PZB 90 wird nicht nur die Eisenbahnsicherheit verbessert, in einigen Fällen kann auch die Streckengeschwindigkeit ohne weiteren Ausbau auf 120 km/h angehoben werden. Davon profitieren die Fahrgäste durch kürzere Reisezeiten. Dies nutzt aber auch den Betreibern, da sie ggf. Umläufe einsparen können, wodurch auch der Zuschussbedarf durch die öffentliche Hand sinkt.

In § 15 EBO soll daher klar geregelt werden, dass bisher noch nicht nachgerüstete Hauptbahnen unverzüglich nachgerüstet werden müssen. Die dafür nötigen Investitionen in das bundeseigene Schienennetz sind aus den LuFV-Mitteln zu tätigen. In begründeten Ausnahmefällen, z. B. bei Zugstrecken, die ausschließlich und wenig frequentiert durch den Güterverkehr genutzt werden, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Ausnahmegenehmigung von der Nachrüstung beim Eisenbahnbundesamt beantragen.

Für die Finanzierung der Nachrüstung mit PZB 90 von Schienenstrecken von nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss der Bund in Abstimmung mit den Bundesländern eine Lösung finden. Dafür soll zunächst der Finanzbedarf durch ein unabhängiges Gutachten ermittelt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die EBO in § 15 dergestalt anzupassen, dass alle Hauptbahnen unverzüglich mit Zugbeeinflussungsanlagen ausgerüstet werden müssen und für Nebenbahnen mit Personenverkehr eine Nachrüstung mit einer an die betrieblichen Erfordernisse angepassten Sicherungstechnik vorgeschrieben wird,
2. die Mittel für die Nachrüstung von bundeseigenen Schienenwegen im Rahmen der 2,5 Mrd. Euro Zuschüsse des Bundes an die DB Netz AG im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bereitzustellen,
3. den Finanzbedarf für die Nachrüstung von Strecken von nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch ein unabhängiges Gutachten ermitteln zu lassen und in Abstimmung mit den Bundesländern eine Finanzierungslösung zu finden.

Berlin, den 22. Februar 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion
Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion