

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Harald Ebner, Fritz Kuhn, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zugentgleisungen am Hauptbahnhof Stuttgart

Am 9. Oktober 2012 ist es am Stuttgarter Hauptbahnhof zu einer Entgleisung eines Testzuges gekommen. Damit entgleiste zum dritten Mal innerhalb eines Vierteljahres ein Zug am Hauptbahnhof. Es ist insgesamt die sechste Entgleisung seit Beginn der Umbauarbeiten für Stuttgart 21. Bei einem Vorfall Ende September 2012 waren mehrere Menschen verletzt worden, als die Lok und drei Waggons aus den Gleisen sprangen. Bei einem weiteren Unfall am 24. Juli 2012 entgleiste ein Intercity-Zug. Alle Vorfälle ereigneten sich ca. 70 Meter hinter dem Bahnsteig an derselben Stelle. Jeder Vorfall führte zu erheblichen Beeinträchtigungen im Schienenverkehr in Baden-Württemberg und im Rest der Bundesrepublik Deutschland. Auch wurde in den Medien berichtet, dass die Entgleisung eines CityNightLine-Zuges am 21. Juli 2011 laut Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) durch die Umstellung einer Weiche unter dem fahrenden Zug verursacht wurde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt zwischen den Bauarbeiten um Stuttgart 21 und der Entgleisung eines Testzuges am 9. Oktober 2012?
2. Sieht die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt die Gleisgeometrie als mitverantwortlich für die Entgleisungen an?
Kann sie die Gleisgeometrie als Unfallursache ausschließen, und wenn ja, wodurch begründet sich dies?
3. Wie sieht die bundesweite Unfallstatistik für alle Vorfälle im Schienenverkehr aus, wie viele Unfälle haben stattgefunden, was geschah dabei, und was wurde als Ursache ermittelt (bitte nach Rangierfahrten, Nahverkehrszügen, Fernzügen, Güterzügen auflisten, sowohl Hauptbahnhof Stuttgart als auch bundesweit)?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt die Häufigkeit von Entgleisungen im Hauptbahnhof?
5. Sieht die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt die Unfallhäufigkeit im Stuttgarter Hauptbahnhof gleichgestellt mit der eines Rangierbahnhofs und darin entgleisenden Güterwagen?

6. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung im Stuttgarter Hauptbahnhof einzufordern, um den Zugverkehr in Baden-Württemberg aufrechtzuerhalten und Verspätungen zu minimieren?
7. Teilt die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt die Auffassung, dass angesichts der Häufung von Entgleisungen möglicherweise weitere unentdeckte Risiken im umgebauten Gleisvorfeld liegen und deshalb eine Überprüfung der Fahrdynamik aller möglichen Fahrstraßen im Gleisvorfeld zu veranlassen ist?
Wenn nein, mit welcher Begründung?
8. Bis wann rechnet die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt mit der Veröffentlichung der Ermittlungsergebnisse zur Unfallursache der Entgleisung vom Juli 2012 durch die EUB und die Bundespolizei?
9. Welche Maßnahmen wurden seit der Entgleisung des CityNightLine-Zuges vom Juli 2011 ergriffen, und erachtet die Bundesregierung es als ausreichend im Sinne der Sicherheit, dass ein solcher Bericht noch nicht einmal ein Jahr später vorliegt?
10. Solange kein Bericht vorliegt, was gedenkt die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt zu tun, um die Sicherheit zu gewährleisten, wenn die Unfallursache noch gar nicht ermittelt ist?
11. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, damit in Zukunft solche Berichte schneller zur Verfügung stehen?
12. Welche weiteren Untersuchungen wird das Eisenbahn-Bundesamt vornehmen?
13. Welche Vorfälle sind im Arbeits- und Störungsbuch seit Beginn der Bauarbeiten zu Stuttgart 21 aufgeführt (bitte alle Fälle seit Beginn der Bauarbeiten zu Stuttgart 21 mit Kopie des Arbeits- und Störungsbuchs aufführen)?

Berlin, den 19. Oktober 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion