

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Fritz Kuhn, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/11117 –**

Zugentgleisungen am Hauptbahnhof Stuttgart

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind gemäß § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Zudem sind die Eisenbahnen verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Für das Bauprojekt Stuttgart 21 sind die beiden maßgeblich verantwortlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die DB Station & Service AG für die Personenverkehrsanlage und die DB Netz AG für die Gleisanlagen als Bauherrin und als Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Realisiert wird das Bauprojekt durch die DB ProjektBau GmbH. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat für das Projekt Stuttgart 21 das Planfeststellungsverfahren durchgeführt und dieses mit einem Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2005 abgeschlossen. Das EBA nimmt die Bauaufsicht über die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes wahr, einzelne Bauzustände werden nicht behördlich genehmigt. Die Untersuchungszentrale der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes hat die Sachverhaltsermittlungen aufge-

nommen. Abschließende Aussagen zu den Unfallursachen können erst nach Beendigung der Unfalluntersuchung getroffen werden.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der betroffene Gleisabschnitt wurde im Februar 2011 für die Umsetzung des Projektes Stuttgart 21 umgebaut und seither von zahlreichen Zügen ohne Beanstandungen benutzt. Gegenwärtig ist kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den Bauarbeiten und der Entgleisung zu sehen. Die Unfalluntersuchungen sind allerdings noch nicht abgeschlossen.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Eine bundesweite Statistik mit Angaben der Ursachen in der angefragten Art hält der Bund nicht vor. Entsprechend der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sind Informationen zu gefährlichen Ereignissen in den Sicherheitsberichten der Sicherheitsbehörde und den Jahresberichten der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes enthalten. Diese sind im Internet unter folgenden Links veröffentlicht:

Sicherheitsbericht 2011:

www.eba.bund.de/cln_031/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Allgemeines/Sicherheitsberichte/sicherheitsbericht__2011,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/sicherheitsbericht_2011.pdf.

Jahresbericht 2011:

www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/cln_033/SharedDocs/Publikationen/EUB/DE/Jahresberichte/Jahresbericht__2011,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Jahresbericht_2011.pdf.

Im Hauptbahnhof Stuttgart wurden der EUB in den Jahren 2011 und 2012 folgende Unfälle gemeldet:

Datum	Unfallart	Ursache
22.03.2011	Sonstige Kollision (Rangierfahrt)	unzureichende Fahrwegbeobachtung
01.03.2011	Sonstige Entgleisung (Rangierfahrt)	Zweiwegebagger entgleiste beim Abschleppen aufgrund unzureichender Laufwerksicherung
21.07.2011	Zugentgleisung	unzureichende Fahrwegprüfung
06.03.2012	Sonstige Entgleisung (Rangierfahrt)	Geschobene Rangierfahrt kollidiert mit bereitgestellten Reisezugwagen aufgrund unzureichender Verständigung des Rangierpersonals.
24.07.2012	Zugentgleisung	in Ermittlung
29.09.2012	Zugentgleisung	in Ermittlung
09.10.2012	Sonstige Entgleisung (Rangierfahrt/Testfahrt)	in Ermittlung

Bei der generellen, bundesweiten Analyse von Entgleisungen, stellt der Hauptbahnhof Stuttgart keinen besonderen Unfallschwerpunkt dar.

5. Sieht die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt die Unfallhäufigkeit im Stuttgarter Hauptbahnhof gleichgestellt mit der eines Rangierbahnhofs und darin entgleisenden Güterwagen?

Nein.

6. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung im Stuttgarter Hauptbahnhof einzufordern, um den Zugverkehr in Baden-Württemberg aufrechtzuerhalten und Verspätungen zu minimieren?

Es werden von der Bundesregierung keine besonderen Maßnahmen gefordert. Den Betrieb haben die Eisenbahnunternehmen in eigener Verantwortung zu führen.

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?

Eine Häufung von Ereignissen kann – wie die Antworten zu den Fragen 3 und 4 zeigen – statistisch nicht belegt werden. Auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 wird verwiesen.

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?

Gemäß der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV) soll der Untersuchungsbericht innerhalb eines Jahres nach dem gefährlichen Ereignis fertiggestellt werden. Mit der EUV wurden Vorgaben der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in nationales Recht umgesetzt.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchungen der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes zur Entgleisung des City Night Line (CNL) vom 21. Juli 2011 in Stuttgart Hbf sind abgeschlossen. Der Abschlussbericht ist erstellt und liegt vor. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, damit in Zukunft solche Berichte schneller zur Verfügung stehen?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

12. Welche weiteren Untersuchungen wird das Eisenbahn-Bundesamt vornehmen?

Eine Aussage über mögliche weitere Untersuchungen kann erst nach Auswertung der Untersuchungsergebnisse erfolgen.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben aus dem Arbeits- und Störungsbuch vor, da es sich hierbei um unternehmensinterne Daten handelt.