

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Christian Kühn (Tübingen), Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Beate Müller-Gemmeke, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Untersuchungsbericht zu den Zugentgleisungen im Stuttgarter Hauptbahnhof im Jahr 2012**

Am 24. Juli 2012 sowie am 29. September 2012 kam es bei der Ausfahrt aus Gleis 10 des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu Zugentgleisungen. Betroffen war an beiden Tagen der aus elf Reisezugwagen bestehende Intercity 2312. Bei der ersten Entgleisung wurden keine Personen verletzt, es entstand jedoch ein Sachschaden in Höhe von 370 000 Euro. Bei der zweiten Entgleisung wurden acht Personen leicht verletzt und es entstand ein Sachschaden von rund 1,7 Mio. Euro.

Die beiden Entgleisungen wurden von der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) untersucht. Zur Aufklärung der Unfallursache wurde am 9. Oktober 2012 eine Versuchsfahrt durchgeführt, die ebenfalls eine Entgleisung zur Folge hatte.

Im Untersuchungsbericht der EUB (Aktenzeichen 60-60uu2012-09/00205) vom 8. April 2014 werden die Entgleisungen auf ein Versagen von Puffern an den Reisezugwagen zurückgeführt, wobei jedoch angemerkt wird, dass „infrastrukturseitige Einflüsse der ausgereizten örtlichen Trassierung begünstigend wirkten“ (EUB 2014, S. 9). Im Bericht heißt es weiter: „Das Projekt ‚Stuttgart 21‘ bedingt zahlreiche Bauzwischenzustände, in denen Gleise umgebaut und Weichen geändert werden müssen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Ausfahrzugstraße aus Gleis 10 gebaut“ (EUB 2014, S.18). Um den während des Bahnhofsumbaus gegebenen Beschränkungen zu genügen, wurde bei der Trassierung dieser Ausfahrzugstraße „in diversen Punkten [z. B. Gleisbogenradius, Längsneigung, Länge von Zwischengeraden] von den Regelwerten/Soll-Vorgaben abgewichen“ (EUB 2014, S. 24), zudem konzentrieren sich die ausgereizten Trassierungselemente „in einem örtlich eng begrenzten Raum“ (EUB 2014, S. 48). „Diese Abweichungen sind durch das interne Regelwerk grundsätzlich legitimiert und offenbar insbesondere wirtschaftlichen Erwägungen geschuldet“ (EUB 2014, S. 48).

Entgegen der Verpflichtung nach § 2 Absatz 4 der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung wurden bei der Unfalluntersuchung in mehreren Fällen durch das EUB eingeforderte Unterlagen von der DB Netz AG und der DB Fernverkehr AG nicht eingereicht. So teilte zum Beispiel die DB Fernverkehr AG der EUB nach acht Monaten mit, dass Puffer der an der Entgleisung vom 29. September 2012 beteiligten Wagen nicht mehr auffindbar seien. Eine weitere Nachforschung durch das EUB wurde nicht angestellt. Die Fachzeitschrift „Bahn-Report“ hat in der Ausgabe Juli/August 2014 (vgl. Bahn-Report 4/2014, S. 11)

über diesen von den Medien bisher kaum beachteten Aspekt berichtet. Weiterhin ist der Untersuchungsbericht der EUB an mehreren Stellen unpräzise und enthält am Ende keine konkreten Sicherheitsempfehlungen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie konnte festgestellt werden, dass die Zugentgleisung am 29. September 2012 „primärursächlich auf ein Versagen von Puffern an den im Zugverband laufenden WRmz-Wagen und/oder von unmittelbar benachbarten Wagen zurückzuführen ist“ (EUB 2014, S. 9), wenn die entsprechenden Puffer laut DB Fernverkehr AG nicht mehr auffindbar waren und daher auch nicht zur Untersuchung herangezogen werden konnten?
2. Warum hat die EUB, trotz der zurückliegenden zwei Entgleisungen, annähernd acht Monate auf eine Antwort der DB Fernverkehr AG zum Verbleib der relevanten Puffer der verunfallten Fahrzeuge vom 29. September 2012 gewartet, obwohl die EUB selbst in seinem Untersuchungsbericht betont, dass „die verbauten Puffer [...] bei der Untersuchung der Entgleisungen [...] von besonderer Bedeutung“ (EUB 2014, S. 34) sind?
3. Warum wurden die Hintergründe des Verschwindens der relevanten Puffer der verunfallten Fahrzeuge vom 29. September 2012 durch die EUB nicht weiter aufgeklärt?
4. Warum wurde durch die EUB nicht untersucht, warum die vier noch vorhandenen Puffer der Entgleisung vom 29. September 2012 „entgegen der Festlegung der DB Fernverkehr AG nicht zur Untersuchung nach Eberswalde überführt“ (EUB 2014, S. 41) wurden, sondern stattdessen noch in Stuttgart abgebaut und zur AXSTONE GmbH verbracht wurden?
5. Wird aktuell noch nach den verschwundenen Puffern gesucht?  
Wenn ja, durch welche Stelle(n), und wenn nicht, warum nicht?
6. Sollten die verschwundenen Puffer noch aufgefunden werden, wird dann eine erneute Untersuchung der Unfallursachen durchgeführt?
7. Warum wurde vonseiten der EUB gegenüber der DB Netz AG nicht auf eine Aushändigung der im Zuge der gleisgeometrischen Überprüfung der Ausfahrzugstraße erteilten Auflagen bestanden, wengleich die EUB feststellte, dass „infrastrukturseitige Einflüsse, der ausgereizten örtlichen Trassierung, begünstigend [für die Entgleisungen] wirkten“ (EUB 2014, S. 9) und diese Auflagen folglich ggf. relevant für die Unfalluntersuchung gewesen wären?
8. Warum wurde vonseiten der EUB gegenüber der DB Netz AG nicht auf eine Aushändigung der zu den Weichen-Übersichtsschreiben zugehörigen Überschreitungsprotokolle bestanden, obwohl sich am 24. Juli 2012 Mitarbeiter der DB Netz AG vermutlich wegen eines Weichenfehlers im Bereich der Ausfahrzugstraße von Gleis 10 aufhielten und diese Unterlagen folglich ggf. relevant für die Unfalluntersuchung gewesen wären?
9. Warum wurde vonseiten der EUB gegenüber der DB Fernverkehr AG nicht auf eine Aushändigung von Fachgutachten bestanden, die den Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum Verhalten der Puffer zugrunde liegen, obwohl die EUB vermutet, dass „bei den Simulationen ideale Bedingungen unterstellt wurden [...] [sowie verschiedene Annahmen] nicht wirklichkeitsnah in die Betrachtung eingegangen sind“ (EUB 2014, S. 52 f) und diese Unterlagen folglich ggf. relevant für die Unfalluntersuchung gewesen wären?

10. Sind Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) rechtlich verpflichtet, von der EUB eingeforderte und für die Aufklärung von Unfallursachen relevante Unterlagen oder sonstige Gegenstände auszuhändigen, und wenn ja, welche rechtlichen Mittel stehen der EUB hier bei unkooperativen Verhalten der EIU oder EVU zur Verfügung?
11. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die rechtlichen Kompetenzen der EUB zu stärken, um künftig das Aushändigen von Unterlagen von EIU und EVU erzwingen zu können und so Ursachen von verheerenden Ereignissen schneller und präziser aufklären zu können?
12. Warum wurde von der EUB abschließend nicht näher konkretisiert, wie „Trassierungen außerhalb von Regelwerten und Sollvorgaben stärker zu reglementieren“ (EUB 2014, S. 53) sind?
13. Mit welchen konkreten Änderungen wird oder wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Empfehlung der EUB gefolgt, „Trassierungen außerhalb von Regelwerten und Sollvorgaben stärker zu reglementieren“ (EUB 2014, S. 53)?
14. Welche konkreten Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung ergriffen, um künftige Entgleisungen bei der Ausfahrt aus Gleis 10 aus dem Hauptbahnhof Stuttgart zu vermeiden?
15. Warum wurde am 24. Juli 2012 nach der Entgleisung keine ereignisbedingte Erdung der Oberleitung durchgeführt (vgl. EUB 2014, S. 17), und wie schätzt die Bundesregierung die hieraus resultierenden Gefährdungen für Fahrgäste und Rettungskräfte ein?
16. Hält die Bundesregierung angesichts der bei Ausfahrt aus Gleis 10 auftretenden minimalen Puffertellerüberdeckung von 20 Millimetern (vgl. auch Abb. 15 in EUB 2014, S. 47 f) eine strengere Reglementierung der Trassierungsvorschriften insbesondere hinsichtlich der örtlichen Überlagerung von Regel- und Sollwertabweichungen für notwendig?
17. Warum wurde die Rolle der Trassierung der Ausfahrtzugstraße aus Gleis 10 für die Zugentgleisungen seitens der EUB im Bericht nicht konkret bewertet, sondern stattdessen nur festgestellt, dass „in diversen Punkten von Regelwerten/Soll-Vorgaben abgewichen wurde“ (EUB 2014, S. 26), sich „durch eine konsequentere Trassierung mit Regelwerten und Sollvorgabe [...] die Eisenbahnsicherheit erhöhen“ (EUB 2014, S. 49) ließe und die ausgereizte Trassierung begünstigend wirkte?
18. Welche explizite bauliche Besonderheit der Trassierung an der Unfallstelle wirkte für die Entgleisung „begünstigend“ (EUB 2014, S. 9), und wo im deutschen Schienennetz tritt nach Kenntnis der Bundesregierung eine solche oder eine vergleichbar örtlich eng begrenzte Abfolge von Trassierungselementen auf, die ähnliche Regel- und Sollwertabweichungen aufweist (bitte einzeln und tabellarisch ausweisen)?

Berlin, den 23. September 2014

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

