

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrssicherheit im Eisenbahnbereich

Die Berichte über eine ungenügende Verkehrssicherheit im Eisenbahnbereich häufen sich. Dabei ist die Eisenbahn immer noch eines der sichersten Verkehrsmittel. Laut einem Bericht in der „ARD“ (www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/sr/2014/sendung-vom-05022014-bahnreform-100.html) haben Kontrolleure des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) in den letzten zweieinhalb Jahren 100 kritische Sicherheitsprobleme gerügt und 81 Verfahren gegen die Deutsche Bahn AG (DB AG) eingeleitet. Der sich verschlechternde Zustand des Schienennetzes bundeseigener Eisenbahnen hat leider auch Unfälle zur Folge. So zeigt zum Beispiel der Unfallbericht zum Bahnunfall in Düsseldorf am 2. Juli 2013 (www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/SharedDocs/Publikationen/EUB/DE/Untersuchungsberichte/2013/052_Duesseldorf_Derendorf.pdf?__blob=publicationFile&v=6) auf, dass die Entgleisung eines mit Gefahrgut beladenen Güterzuges auf Mängel an der Gleisanlage zurückgeführt werden kann (Kölner Stadt-Anzeiger vom 26. August 2014, S. 3). Eine ungenügende Verkehrssicherheit war nach Auffassung der Fragesteller auch am 9. Juni 2013 nach dem schweren Unwetter in Nordrhein-Westfalen durch ein schlechtes Krisenmanagement von Seiten der DB AG gegeben. Die Räumung der Schienenwege dauerte um ein vielfach längeres als die der Straße. Für das Ausmaß der Schäden war unter anderem auch die allgemein vernachlässigte Vegetationskontrolle von DB Netz AG eine Ursache (Eisenbahn-Revue International 8-9/2014, S. 8510). Letztere führt immer wieder zu Sicherheitsproblemen. So kam es zum Beispiel erst am 22. September 2014 aufgrund eines umgestürzten Baumes zwischen Ingolstadt und München zu einem ICE-Unfall. Von den 200 Passagieren wurde zum Glück niemand verletzt, der Zug erreichte aber erst gegen 4 Uhr früh mit fast sechs Stunden Verspätung den Münchner Hauptbahnhof (Eßlinger Zeitung vom 23. September 2014, S. 8).

Wir fragen die Bundesregierung:

Kontrollen durch die DB AG und das EBA

1. Trifft es zu, dass die Kontrolleure des EBA in den letzten zweieinhalb Jahren mehr als 100 kritische Sicherheitsprobleme rügten, und deshalb 81 Verfahren gegen die DB AG einleiteten (Bericht in der ARD, wiedergegeben im Kölner Stadtanzeiger vom 26. August 2014)?

2. Wie viele und welche Sicherheitsprobleme wurden vom EBA im ersten Halbjahr 2014 gerügt (bitte jeweils Art des Sicherheitsproblems, genaue Beschreibung des angetroffenen Zustands gegenüber dem vorgeschriebenen Zustand, präzise Ortsangabe, Anzahl vorhergehender Rügen zum selben Mangel darstellen)?
3. Weshalb sind die Richtlinien der DB Netz AG für die Instandhaltung von Eisenbahnbrücken und -tunneln nicht öffentlich zugänglich, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG auf Anfrage eines Bundestagsabgeordneten diese Richtlinie nur gegen die Zahlung einer Gebühr zur Verfügung stellen möchte (Mail der DB AG vom 11. September 2014 an den Abgeordneten Matthias Gastel)?
4. Welche Systematik bei der DB Netz AG zur Erkennung von Mängeln an Gleisanlagen ist der Bundesregierung bekannt, und hält sie diese für ausreichend?
5. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage in der „Stuttgarter Zeitung“ vom 28. August 2014, wonach die gleisverantwortlichen Personen bei der DB Netz AG für die Untersuchung des Zustandes von 42 Metern Gleisanlagen nur eine Minute Zeit zur Verfügung hätten?

Eisenbahnunfall in Düsseldorf am 2. Juli 2013

6. Wie konnte es aus Sicht der Bundesregierung geschehen, dass bei der Zugentgleisung in Düsseldorf-Derendorf am 2. Juli 2013 offenbar mit bloßem Auge erkennbare Mängel an der Gleisanlage a) nicht erkannt und b) nicht behoben wurden (Kölner Stadt-Anzeiger vom 26. August 2014)?
7. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Ergebnisse der nach dem Gleisunfall in Düsseldorf von der DB AG durchgeführten Sonderinspektionen baugleicher Gleisabschnitte (Stuttgarter Zeitung vom 28. August 2014)?
8. Vor dem Hintergrund dass die Bahnschwellen bis zu 60 Jahre alt und teilweise so verrottet waren, dass darauf die Gleise nicht mehr richtig befestigt werden konnten und Experten den Austausch von hölzernen Schwellen nach 35 Jahren empfehlen (Kölner Stadtanzeiger vom 26. August 2014 unter Verweis auf den Unfallbericht des Eisenbahnbundesamtes), auf welchen Streckenabschnitten nach Kenntnis der Bundesregierung noch Schwellen eingebaut sind, die älter sind als 35 Jahre?

Sicherheit bei Stuttgart 21

9. Welche Beschränkungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Steigung von bis zu 25 Promille im Fildertunnel für Züge aus dem internationalen Verkehr aus Sicherheitsgründen oder anderen Gründen (diese Frage wurde von der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/2416 nicht beantwortet)?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof vorgesehene Längsneigung im Hinblick auf
 - a) die mögliche Gefahr, dass Züge ungewollt ins Rollen kommen,
 - b) die mögliche Gefahr, dass die Zugbildung erschwert wird,
 - c) die mögliche Gefahr, dass Fahrtrichtungswechsel erschwert werden,

- d) die mögliche Haftungsfrage für den Lokomotivführer im Falle des unkontrollierten Wegrollens und
- e) die mögliche Gefahr für Reisende, besonders für Kinderwagen und Rollstühle

(Fragen 10a bis 10d wurden von der Bundesregierung weder auf Bundestagsdrucksache 18/2416 noch auf Bundestagsdrucksache 17/5700 beantwortet, auf die verwiesen wurde)?

11. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass aufgrund der Längsneigung im geplanten neuen Stuttgarter Hauptbahnhof bei Zugwendungen der Führerstand, der bei Einfahrt des Zuges besetzt war, so lange in voller Einsatzbereitschaft besetzt bleiben muss, bis der andere Führerstand mit uneingeschränkt einsatzbereitem Personal besetzt ist (Diese Frage wurde von der Bundesregierung weder auf Bundestagsdrucksache 18/2416 noch auf Bundestagsdrucksache 17/5700 beantwortet, auf die verwiesen wurde.)?
12. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Gutachten vom Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) und dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) (www.vcd.org/vorort/baden-wuerttemberg/themen/stuttgart21/)?
13. Trifft es zu, dass der „Nachweis gleicher Sicherheit“ in den Planfeststellungsbeschlüssen fehlt (Stuttgarter Zeitung Online vom 5. Oktober 2014)?
14. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Vorwurf des Gutachters, geäußert in der „Stuttgarter Zeitung Online“ am 5. Oktober 2014, es sei politischer Einfluss auf das EBA genommen worden?
15. Inwieweit wirkt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die bei Gleisdoppelbelegungen auf 20 km/h reduzierte Einfahrtgeschwindigkeit (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/2416) auf die Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs aus?

Unwetter in Nordrhein-Westfalen am 9. Juni 2014

16. Wie viele Helferinnen und Helfer der Feuerwehr und des Technischen Hilfswerks wurden nach Kenntnis der Bundesregierung dem Unwetter am 9. Juni 2014 in Nordrhein-Westfalen von der DB AG angefordert, um bei der Beseitigung von umgestürzten Bäumen auf Schienenwegen zu helfen, und hält die Bundesregierung diese Zahl angesichts der Schwere des Unwetters für ausreichend?
17. Warum hat die Wiederfreigabe der Schienenstrecke nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem Unwetter am 9. Juni 2014 in Nordrhein-Westfalen deutlich länger gedauert als die der Straßen?
18. Hält die Bundesregierung eine höhere Priorisierung von Bahnstrecken gegenüber Straßenstrecken hinsichtlich des Befreiens von Windwurf nach starken Unwettern für sinnvoll?
19. Hätte das Ausmaß des Schadens aus Sicht der Bundesregierung durch eine bessere Vegetationskontrolle vermindert werden können?

Eisenbahnunfall in Mannheim am 1. August 2014

20. Warum kann man, wie im Zwischenbericht zum Eisenbahnunfall in Mannheim am 1. August 2014 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ausschussdrucksache 18(15)107) dargestellt, nach andert-

halb Monaten noch immer nichts zum Streckenkundenachweis sowie zum Schichtverlauf des Triebfahrzeugführers des betroffenen Güterzuges an diesem Tag sagen, obwohl diese Unterlagen nach Auffassung der Fragesteller womöglich von großer Bedeutung sind und zudem verhältnismäßig schnell zu beschaffen und auszuwerten sein müssten?

21. Hält die Bundesregierung es für notwendig, die Kompetenzen der Untersuchungsstelle zu stärken, besonders bezüglich deren Kompetenz zum schnellen Erzwingen von Unterlagen zur Unfallaufklärung?
22. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung nach der Festschreibung bundesweiter, für alle verpflichtende Fahr- und Ruhezeiten für Lokführer sowie deren Erfassung und die Einführung einer elektronischen Identitätskarte für Lokomotivführer, auf dem Fahr- und Ruhezeiten erfasst werden?
23. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung, die Deckungssumme der für Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtenden „Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle beim Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschaden und Sachschäden [...] (EBHaftPfIV) zukünftig auf „unbegrenzt“ hochzusetzen?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung aus der Forderung nach einem vergleichbaren und abgestimmten, europaweiten Prüfungssystem für Lokomotivführer?
25. Wie beurteilt die Bundesregierung aus der Forderung der Einführung eines jährlich verpflichtenden Trainings und mindestens einer jährlichen Überwachung an einem Fahrsimulator für Lokomotivführer festzuschreiben?
26. Wäre es aus Sicht der Bundesregierung aus Sicherheitsgründen nicht dringend geboten, die Untersuchungsdauer von Eisenbahnunfällen zu verkürzen?
27. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage, dass der betroffene Güterzug zuvor eine Baustelle im zeitweise eingleisigen Betrieb passieren und dabei die Signale des benachbarten richtigen Gleises beachten musste und die dabei entstandene Unklarheit über das örtliche Ende dieser Betriebsform für den Unfallhergang von Bedeutung sein könnte (siehe Eisenbahn-Revue 10/2014, S. 497)?

Vegetationskontrolle bei der Eisenbahn

28. In wie vielen Fällen musste im Jahr 2013, aufgrund von auf die Gleise gestürzter Bäume, nach Kenntnis der Bundesregierung der Bahnbetrieb auf dem Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen unterbrochen werden (bitte die Betriebsunterbrechungen nach Datum, örtlicher Lage und Dauer der Störung tabellarisch darstellen), und hätten die jeweiligen Störungen durch bessere Vegetationskontrolle verhindert werden können?
29. In wie vielen Fällen kam es im Jahr 2013, aufgrund von auf die Gleise gestürzter Bäume, nach Kenntnis der Bundesregierung zu Eisenbahnunfällen auf dem Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen (bitte die Unfälle nach Datum und örtlicher Lage, Schadenshöhe, Anzahl verletzter Fahrgäste tabellarisch darstellen), und hätten die jeweiligen Störungen durch bessere Vegetationskontrolle verhindert werden können?
30. Sieht die Bundesregierung einen Handlungsbedarf zur Verbesserung der Vegetationskontrolle an den Schienenwegen der bundeseigenen Eisenbahnen, und was gedenkt sie ggf. zu tun, um dem Handlungsbedarf nachzukommen?

31. In welchen Intervallen hat die Deutsche Bundesbahn 1990 durchschnittlich die Vegetation entlang von Strecken überprüft und zurückgeschnitten, und in welchen Intervallen wird dies nach Kenntnis der Bundesregierung heute durch die DB Netz AG durchschnittlich vorgenommen?
32. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung richtig, dass das Beschneiden der Vegetation entlang der Bahnstrecken durch eine „periodische Großinstandsetzung“ ersetzt wurde, und seither der Bund über Investitionszuschüsse dafür aufkommt (siehe Der Westen vom 23. September 2014)?

Berlin, den 8. Oktober 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

