

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay, Herbert Behrens,  
Matthias W. Birkwald, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Aufklärung von Wegrollvorgängen bei der Bahn aufgrund der Gleisneigung in Bahnhöfen**

Die horizontale Lage von Bahnhofsgleisen ist für die Sicherheit des Bahnbetriebes von großer Bedeutung. Bei modernen Zügen wird dieser Aspekt immer wichtiger, da der Losbrechwiderstand, also die benötigte Kraft, damit sich ein Zug selbständig in Bewegung setzt, immer geringer wird. Der Hauptgrund für diesen verminderten Widerstand ist die Verwendung von modernen Rollenachslagern anstelle der früheren Gleitachslager. Das bedeutet, dass das Risiko für das Wegrollen auch bei geringen Gleisneigungen bei modernen Zügen immer höher wird.

Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) besagt in §7 Absatz 2 in ihrer gültigen Fassung: „Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5 v. T. nicht überschreiten.“ Im Kölner Hauptbahnhof haben die wichtigen Gleise 4 bis 9 eine Längsneigung von maximal 3,68 Promille, Randgleise haben sogar eine Maximalneigung von 6,8 Promille (Dipl.-Ing. Sven Andersen „Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf“ vom 4. Oktober 2014). Die Längsneigung der Gleise im Kölner Hauptbahnhof liegt damit deutlich über dem für Bahnhofsneubauten geltenden Grenzwert der EBO. Damit stellt der Kölner Hauptbahnhof ein gutes Referenzobjekt dar, um die Auswirkungen höherer Gleisneigungen auf den Bahnbetrieb zu untersuchen.

Im Normalfall sind Züge im Bahnhof gebremst, um ein Wegrollen zu verhindern. Durch technisches oder menschliches Versagen kann es jedoch dazu kommen, dass sich Züge selbständig in Bewegung setzen. Da solche Wegrollvorgänge ein erhebliches Risiko für die Reisenden darstellen, müssen sie eingehend untersucht werden, um die Ursachen dafür möglichst beheben zu können und somit zu vermeiden, dass Personen bei solchen Vorgängen zu Schaden kommen. Solche Untersuchungen von Unfällen und Beinaheunfällen sind für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs unerlässlich.

In den Jahren 2010 bis 2014 kam es den bisherigen Angaben der Bundesregierung zufolge zu 17 Wegrollvorgängen im Kölner Hauptbahnhof, bei denen häufig InterCitys, aber auch ICE und ein Thalys-Zug betroffen waren (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 69 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/4044). In Presseberichten heißt es dazu:

„Dabei wurden 2010 zwei Personen und 2011 eine Person leicht verletzt.“ (Kölner Stadt-Anzeiger vom 19. Juni 2013).

Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass bei weitem nicht alle solche Vorgänge, insbesondere wenn sie keine direkten gefährlichen Konsequenzen haben, an die zuständigen Stellen weitergemeldet werden. Somit ist von einer hohen Dunkelziffer nicht gemeldeter und somit auch nicht untersuchter Vorgänge auszugehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen Gleisen mit welcher genauen Längsneigung haben die erfassten Wegrollvorgänge im Kölner Hauptbahnhof stattgefunden (bitte tabellarische Auflistung aller Vorgänge)?
2. Wie viele Personen wurden bei diesen Vorgängen in welcher Schwere verletzt?
3. Wie, durch welche zuständige Stelle und in welchem Zeitrahmen wurden bzw. werden diese und andere Wegrollvorgänge untersucht?
4. Welche Gründe für das Wegrollen sind bei den Analysen jeweils festgestellt worden?
5. Welche der untersuchten Wegrollvorgänge hätten durch eine – in diesem Falle technisch bzw. baulich unmögliche – längs-horizontale Lage der Gleise im Kölner Hauptbahnhof verhindert werden können?
6. Welche weiteren Untersuchungen stehen noch aus, und aus welchem Grund wurden diese bislang noch nicht abgeschlossen?
7. Welche Wegrollvorgänge in welchen anderen Bahnhöfen wurden der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes oder einer anderen zuständigen Stelle seit dem Jahr 2000 angezeigt?
8. Hat die Bundesregierung Kenntnis über weitere Wegrollvorgänge?  
Wenn ja, welche weiteren entsprechenden Vorgänge sind der Bundesregierung bekannt?
9. Welche Empfehlungen für die Erhöhung der Sicherheit sind aufgrund der Analysen zu Wegrollvorfällen von der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes oder einer anderen zuständigen Stelle gegeben worden?
10. Welche Empfehlungen für die Erhöhung der Sicherheit sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Analysen zu Wegrollvorfällen von Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) erlassen worden?
11. Wie schätzt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Ereignisse im Kölner Hauptbahnhof die gemäß Planfeststellungsbeschluss mehr als viermal höhere Längsneigung der Gleise im geplanten neuen Stuttgarter Tiefbahnhof ein?
12. Welche Soll- oder Kann-Bestimmungen (Angabe in Promille) geben nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die anderen EU-Mitgliedstaaten für die Längsneigung von Bahnhofsgleisen für Bahnhöfe, in denen auch Hochgeschwindigkeitszüge halten (bitte tabellarische Auflistung), vor?
13. Welche Empfehlungen für die Längsneigung von Bahnhofsgleisen geben die Europäische Eisenbahnagentur (ERA), der Internationale Eisenbahnverband (UIC) oder andere internationale Eisenbahnorganisationen?

14. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung eine Regelung wie die in China, der zufolge Bahnhofsgleise in Bahnhöfen, in denen Hochgeschwindigkeitszüge halten, völlig eben anzulegen sind?

Berlin, den 18. Juni 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

