

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Tabea Rößner, Kerstin Andreae, Dr. Franziska Brantner, Agnieszka Brugger, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Beate Müller-Gemmeke, Cem Özdemir, Dr. Gerhard Schick und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Unfalluntersuchung und Nachwirkungen der Zugentgleisungen im Jahr 2012 im Stuttgarter Hauptbahnhof**

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 entstand ein Sachschaden in Höhe von 370 000 Euro. Bei der zweiten Entgleisung wurden acht Personen 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 hauptursächlich auf ein Versagen von Puffern an den Reisezugwagen zurückgeführt. Die bei allen drei Entgleisungen befahrene Ausfahrtzugstraße musste für das Projekt Stuttgart 21 weitreichend umgebaut werden, um Platz für die Baugrube zu schaffen. Bei diesem Umbau wurde mehrfach und auf engem Raum von langjährig erprobten Regelwerten sowie Soll-Vorgaben abgewichen. Dennoch bewertet die EUB infrastrukturelle Einflüsse lediglich als begünstigend für den Unfallhergang.

Weiterhin kam es in der Unfalluntersuchung zu zahlreichen Ungereimtheiten. So verschwanden zum Beispiel relevante Puffer der verunfallten Fahrzeuge spurlos. Zudem unterscheidet sich der Unfallbericht augenscheinlich von vergleichbaren Berichten der EUB: Er ist deutlich weniger detailliert, anders strukturiert und verzichtet auf konkrete Schlussfolgerungen. Derartige Umstände erschweren es erheblich, wichtige Lehren aus den Unfällen ziehen zu können.

Wie von der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Jahr 2014 zu diesem Thema (Bundestagsdrucksache 18/2852) erläutert, wurden strenge Auflagen für den Betrieb auf den betroffenen Gleisen erlassen, um weitere Entgleisungen in Stuttgart zu verhindern. Neben der allgemeinen Aufklärung der Unfalluntersuchungspraxis ist es ein weiteres Ziel dieser Kleinen Anfrage, die aus diesen Auflagen resultierenden Einschränkungen des Schienenverkehrs am Stuttgarter Hauptbahnhof bewerten zu können. Auch werden Fragen, die in der zurückliegenden Kleinen Anfrage von der Bundesregierung unvollständig oder überhaupt nicht beantwortet wurden, hier erneut gestellt. So zum Beispiel die zur Einordnung der Vorfälle in Stuttgart

zentrale Frage, wo in Deutschland eine solche Trassierung noch auftritt (vgl. Frage 2 dieser Kleinen Anfrage und Frage 18 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2852).

Wir fragen die Bundesregierung:

#### Trassierung der betroffenen Ausfahrzugstraße

1. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die laut EUB-Untersuchungsbericht (vgl. Seite 26) von den Regelwerten bzw. Soll-Vorgaben abweichenden Trassierungsparameter Gleisbogenradius, Längsneigung, Länge von (Zwischen-)Geraden, Einbau von Kreuzungsweichen (Endneigung 1:7,5, d. h. mit gebogenen Herzstücken; im Hauptgleis mit  $r_0 < 300$  m) der Fahrstraße ab dem Ausfahrtsignal an Gleis 10 bis zum Streckenkilometer 1,4 nach der baulichen Fertigstellung (bitte Ist- und Sollwert tabellarisch je Trassierungselement mit Kilometrierung gegenüberstellen)?
2. Wo in Deutschland tritt nach Kenntnis der Bundesregierung eine solche oder vergleichbare örtlich eng begrenzte Abfolge von Trassierungselementen wie in der Ausfahrzugstraße aus Gleis 10 des Stuttgarter Hauptbahnhofs in Zugfahrstraßen auf Hauptbahnen auf (bitte Ist- und Sollwert tabellarisch je Trassierungselement mit Kilometrierung gegenüberstellen)?
3. Welche Auflagen wurden bei der gleisgeometrischen Prüfung am 11. März 2009 gemacht (vgl. EUB-Bericht Seite 25)?
4. Wie konnten die Pläne des umgebauten Gleisvorfelds in der Anlage 4.11 der Planfeststellungsunterlagen (PFA 1.1) nach Kenntnis der Bundesregierung vom Eisenbahnbundesamt planfestgestellt werden, obwohl sie einen nach Auffassung der Fragesteller qualitativen Unterschied (z. B. Unleserlichkeit durch Überdrucken) zu anderen derartigen Planunterlagen (z. B. Umbau Bahnhof Bad Wimpfen) sowie einen kleinen Maßstab aufweisen, und zudem in den betreffenden Planunterlagen auf die Darstellung von Details in separaten Plänen mit größerem Maßstab verzichtet wurde?

#### Unfalluntersuchung durch die EUB

5. War der Reisezugwagen mit der Wagennummer D-DB 51 80 22-94 809-6 Bimz 264.4 nach Kenntnis der Bundesregierung in einen der im Stuttgarter Hauptbahnhof im Jahr 2012 entgleisten Züge eingereiht, und wenn ja, warum ist dieser Wagen in keiner der Zugbildungsübersichten auf der Seite 33 im Unfalluntersuchungsbericht der EUB erwähnt?
6. Wie kann man nach Einschätzung der Bundesregierung bei einer Puffertellerüberdeckung von 20 Millimetern hauptsächlich von einem Versagen der Pufferteller sprechen, obwohl diese Puffer nach Auffassung der Fragesteller (vgl. hierzu auch Abb. 15 in EUB 2014, S. 47 f.) durch die Trassierung einer deutlich überhöhten Belastung ausgesetzt waren?
7. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass mehrere der entgleisten Wagen trotz der laut Unfalluntersuchungsbericht in einer Kurve eingetretenen Entgleisung keine Lackschäden an den betroffenen Wagenenden aufweisen?
8. Wann und durch wen wurde im Laufe der Unfalluntersuchung zum ersten Mal festgestellt, dass sich Pufferteller des Zuges verbogen haben, und wie wurden diese Beschädigungen erstmals dokumentiert?
9. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Versuchsfahrt vom 9. Oktober 2012 neben dem im Unfallbericht auf Seite 47 zu findenden Bild weitere Bilder oder Videos entstanden?

Wenn ja, können diese Bilder oder Videos den Fragestellern ausgehändigt oder der Öffentlichkeit auf andere Weise zugänglich gemacht werden?

Falls die Bilder nicht zugänglich gemacht werden können, warum nicht?

10. Warum hat die EUB nach Kenntnis der Bundesregierung ihre rechtlichen Möglichkeiten gemäß § 26 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, § 2 der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung sowie §11 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes zur Erzwingung von Unterlagen oder Beweismitteln nicht ausgeschöpft, sondern stattdessen mehrfach Näherungen selbst ermittelt?
11. Wie erklärt sich die Bundesregierung die von anderen Unfalluntersuchungsberichten abweichende Struktur sowie Qualität des Berichts der EUB vom 8. April 2014?
12. Sollen zukünftige Unfalluntersuchungsberichte der EUB nach Kenntnis der Bundesregierung eine vergleichbare Struktur und Qualität aufweisen, wie der Unfallbericht zu den Entgleisungen im Stuttgarter Hauptbahnhof und wenn nein, warum nicht?
13. Durch welche Maßnahmen ist nach Einschätzung der Bundesregierung eine politische Einflussnahme auf die Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes ausgeschlossen, und sind diese Maßnahmen aus Sicht der Bundesregierung ausreichend?
14. Erfolgte im Fall der Unfalluntersuchung der Entgleisungen aus dem Jahr 2012 nach Kenntnis der Bundesregierung irgendeine Form der politischen Einflussnahme auf die Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes, und wenn ja, welche?
15. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass es in den vergangenen Jahren Änderungen beim Bereitschaftsdienst der EUB gab?

Wenn ja, welcher Art waren diese Änderungen, und inwieweit führten diese Änderungen im Bereitschaftsdienst der EUB nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Entgleisung im Mannheimer Hauptbahnhof im Jahr 2014 bzw. bei anderen Unfällen dazu, dass es zur Verzögerung der Wiederaufnahme des Bahnbetriebes nach dem Unfall kam?

Entwicklungen seit der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2852

16. Sind die bei der Untersuchung verschwundenen relevanten Puffer der verunfallten Fahrzeuge vom 29. März 2012 wieder aufgefunden worden, beziehungsweise wurden zum Verschwinden seither weitere Nachforschungen angestellt?
17. Welche Ermittlungen von Strafverfolgungsbehörden gab es nach Kenntnis der Bundesregierung im Nachgang der Entgleisungen im Stuttgarter Hauptbahnhof, und welche Ergebnisse resultierten daraus (bitte die jeweiligen Straftatbestände angeben)?
18. Welche Änderungen wurden bisher nach Kenntnis der Bundesregierung in den bahninternen Richtlinien bzw. anderen Regelwerken den Empfehlungen des Unfalluntersuchungsberichtes der EUB folgend vorgenommen (bitte als Gegenüberstellung vorher bzw. nachher angeben, vgl. zu dieser Frage auch EUB 2014, Seite 53, sowie die Antwort auf die kleine Anfrage zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 18/2852)?

Auswirkungen auf den aktuellen Betrieb im Stuttgarter Hauptbahnhof und darüber hinaus

19. Wie hat sich die Pünktlichkeit (Ankunfts- und Abfahrtsverspätungen) im Stuttgarter Hauptbahnhof seit dem Jahr 2005 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte tabellarisch mit Angabe der Verspätungsminuten je Verspätungsursache pro Jahr getrennt für Stuttgart Hauptbahnhof (oben) und Stuttgart Hauptbahnhof (tief) angeben)?
20. Welche Auflagen als Folgen der Entgleisungen im Jahr 2012 gelten nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell am Gleis 8, am Gleis 10 bzw. an anderen Gleisen des Stuttgarter Hauptbahnhofs?
21. Welche konkreten Auswirkungen hatten und haben diese Auflagen nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Betrieb, die Kapazität sowie die Flexibilität im Stuttgarter Hauptbahnhof sowie auf den Zu- und Ableitungsstrecken (z.B. Gleisverlegungen, kurzfristiges Abstellen von Zügen im Gleisvorfeld anstatt an den Bahnsteigen, längere Wartezeiten im Gleisvorfeld)?
22. Welche Möglichkeiten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Betracht gezogen, um die Auswirkungen dieser Auflagen zu reduzieren, und welche davon wurden umgesetzt?
23. Wo in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Fern- und Ballungsnetz noch Zugfahrten mit Auflagen wie an Gleis 10 des Stuttgarter Hauptbahnhofs versehen?
24. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass sich die im Stuttgarter Hauptbahnhof erteilten Auflagen über längere Zeit mehrfach negativ auf die Interregio-Express-Verbindung Stuttgart—Lindau auswirkten bzw. auswirken, sodass Anschlüsse in Ulm und Friedrichshafen nicht erreicht wurden, und wenn ja, was wurde unternommen, um diese Problematik zu beheben (vgl. hierzu Stuttgarter Zeitung vom 24. Dezember 2014, [www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgarter-hauptbahnhof-warten-auf-die-puenktlichkeit-page1.3ae516ed-0682-4429-acfa-3b8f6fc7b00f.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgarter-hauptbahnhof-warten-auf-die-puenktlichkeit-page1.3ae516ed-0682-4429-acfa-3b8f6fc7b00f.html))?
25. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass bis zu den Zugentgleisungen im Stuttgarter Hauptbahnhof IC- bzw. EC-Züge auch mit Speisewagen mit einer Wagenlänge von 27,50 m eingesetzt wurden und heute nur noch Speisewagen mit einer Wagenlänge von 26,40 m im Einsatz sind, und wenn ja, in welchem Zusammenhang steht dies zu den Entgleisungen?
26. Über welche Zeitspanne nach den Entgleisungen im Jahr 2012 wurden nach Kenntnis der Bundesregierung gar keine Speisewagen an IC- bzw. EC-Zügen eingesetzt?
27. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Bestand an Speisewagen mit einer Wagenlänge von 26,40 m ausreichend, um sämtliche betroffenen IC- bzw. EC-Züge damit ausstatten zu können?

Berlin, den 23. September 2015

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