

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andreas Bleck, Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek und der Fraktion der AfD

ICE-Brand auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bei Dierdorf

Am 12. Oktober 2018 kam es zu einem Brand im ICE 511 auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bei Dierdorf. Die Fraktion der AfD hatte bereits eine Kleine Anfrage zum selben Thema gestellt (Bundestagsdrucksache 19/6942). Verwiesen wurde ausschließlich auf zwei andere beantwortete Kleine Anfragen (Bundestagsdrucksachen 19/6201 und 19/6275). Inhaltlich blieben nach Ansicht der Fragesteller dabei einige Fragen offen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen in den Jahren 2016, 2017 und 2018 Züge mit sicherheitsrelevanten Defekten die Werkshalle verlassen haben und seitens eines Eisenbahnverkehrsunternehmens in Betrieb genommen worden sind, obwohl ein Zug mit sicherheitsrelevanten Defekten die Werkshalle nicht verlassen und nicht in den Betrieb gehen darf (gemäß der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/6201)?
2. Hat die Bundesregierung über die Erkenntnis hinaus, dass dem Eisenbahn-Bundesamt keine Fälle bekannt sind, in denen das Buchholzrelais in Zügen der Baureihen 403, 406 und 407 (ICE 3) überbrückt worden ist, weitergehende Erkenntnisse, weshalb Lokführer sich gegenüber Medien in diesem Sinne geäußert haben?
3. Wie lange betrug nach Kenntnis der Bundesregierung die Zeit zwischen Alarmierung des Notfallmanagements und Ausrücken des Notfallmanagers?
4. Wie lange betrug nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrzeit zwischen Ausrücken des Notfallmanagers und Eintreffen am Einsatzort?
5. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung eine Doppelalarmierung mit zwei oder mehreren Notfallmanagern ausgelöst?
6. Wurde von der Untersuchungsbehörde überprüft, ob seitens des Eisenbahnverkehrsunternehmens das genutzte Transformatorenöl (Shell Diala S3 ZX-I) entsprechend den Herstellerleitlinien luftdicht und in klimatisierten, geschlossenen Gebäuden erfolgte?

7. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung letztmalig ein Transformatorölwechsel – bei dem verwendeten Transformatoröl handelt es sich um ein der Spezifikation nach IEC 60296 (2003) erfüllendes Mineralöl, das eine hervorragende Altersbeständigkeit, jedoch einen relativ niedrigen Flammpunkt von 138 Grad Celsius (ISO 2719) aufweist – im betroffenen Transformator durchgeführt?
8. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nicht dazu übergegangen, ein Transformatoröl aus synthetischem Kohlenwasserstoff einzusetzen (z. B. Shell Diala S4 ZX-I GTL), das einen deutlich höheren Flammpunkt von 191 Grad Celsius aufweist?
9. Hat die Bundesrepublik Deutschland als Aktionär der Deutschen Bahn AG über die sie vertretenen Aufsichtsratsmitglieder den Vorstand des Unternehmens befragt, ob ein Einspareffekt aus der Verwendung eines preisgünstigeren mineralischen Transformatoröls statt teurerer vollsynthetischer Transformatoröle in einem Verhältnis zum betriebswirtschaftlichen Verlust eines ICE-E-Wagons und dem volkswirtschaftlichen Schaden durch die Streckensperrung steht?

Berlin, den 15. Februar 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion