

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Olaf in der Beek, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Dauer von Eisenbahnunfalluntersuchungen**

Auch auf der Schiene kommt es vereinzelt zu Unfällen. Hiervon sind Personen- wie Güterschienenverkehr gleichsam betroffen (beispielhaft Eisenbahnrevue International 2020, S. 213). Dabei grenzt das Ausbleiben von Personenschäden teilweise an ein Wunder: Bei der Zugkollision im Hauptbahnhof Mannheim 2014 waren die umgestoßenen IC-Wagen unbesetzt, weil die Klimaanlage ausgefallen war (Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung – BEU), Untersuchungsbericht vom 23. September 2015; abrufbar unter: [https://www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/SharedDocs/Downloads/EUB/Untersuchungsberichte/2014/065\\_Mannheim\\_Hbf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/SharedDocs/Downloads/EUB/Untersuchungsberichte/2014/065_Mannheim_Hbf.pdf?__blob=publicationFile&v=4)). Im Jahr 2019 rollte ein Güterzug von der tschechischen Grenze etwa 100 km ungebremst über das DB-Netz, weil – aus bis heute ungeklärten Umständen – die Bremsen des Zuges nicht funktionierten (Eisenbahn-Revue International 2020, S. 50 ff.). Personen- und Sachschäden blieben dank der Bundespolizei und dem Notfallmanagement der Deutschen Bahn (DB) Netz AG aus (N-TV, „Güterzug steuert ungebremst durch Bayern“ vom 27. August 2019; abrufbar unter: <https://www.n-tv.de/panorama/Gueterzug-steuert-ungebremst-durch-Bayern-article21233298.html>).

Um die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu gewährleisten, ist es wichtig, die Ursachen gefährlicher Ereignisse aufzuklären. Im Lichte des zunehmenden Schienenverkehrs in Zeiten des Klimawandels, hat die Bedeutung von gründlichen Untersuchungen zugenommen. In Deutschland kommt diese Aufgabe der BEU als selbstständige Bundesoberbehörde zu. Sie wurde 2017 als Nachfolgerin der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) errichtet und untersteht der Aufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die europarechtliche Grundlage bilden Kapitel V der Richtlinie – RL – (EU) 2016/798, die wiederum durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV) und § 5b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngeset-

zes (AEG) umgesetzt worden ist (Eisenbahn-Revue International 2020, S. 50 ff.).

Die Arbeit der BEU beginnt mit dem Unfall. Auf einer ersten Ebene entscheidet die BEU binnen zwei Monaten, ob sie Untersuchungen aufnimmt. Dies geschieht bei schweren Unfällen und solchen Ereignissen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können (vgl. Artikel 20 Absatz 1, 2 RL (EU) 2016/798), und erfolgt in vier Schritten: Zunächst wird ein Untersuchungsteam bestimmt und zur Unfallstelle geschickt. Sodann folgt die Beweisaufnahme vor Ort und die Freigabe der Unfallstelle. Anschließend wird die betreffende Situation anhand der Feststellungen ausgewertet. Abschließend wird der rekonstruierte Ist-Ablauf mit dem Soll-Ablauf abgeglichen und es werden Schlussfolgerungen bestimmt (vgl. Eisenbahn-Revue International 2020, S. 28 ff.). Die Ergebnisse dieser vier Schritten fließen auf einer zweiten Ebene in den Untersuchungsbericht ein, der laut Regelfrist innerhalb von zwölf Monaten anzufertigen ist (vgl. Artikel 24 Absatz 1 Satz 1 RL (EU) 2016/798). Sollte ein Abschluss binnen eines Jahres nicht möglich sein, ist die BEU verpflichtet, Zwischenberichte zu veröffentlichen.

Allerdings kommt die BEU ihren Aufklärungspflichten nach Ansicht der Fragesteller zusehends nicht mehr (fristgerecht) nach. Auf der ersten Ebene verzögert sich die Freigabe der Strecke. Selbst bei kleineren Unfällen ohne Personenschäden wie der Flankenfahrt in Würzburg am 16. Februar 2020 (Eisenbahnrevue International 2020, S. 213), war die Strecke für drei Tage gesperrt. In der Folge konnte der Bahnhof Würzburg von Regional- und Fernverkehr nur eingeschränkt angefahren werden. Auf der zweiten Ebene verzögern sich die abschließenden Untersuchungsberichte und überschreiten die eindeutigen EU-Vorgaben. Die Verfahren mit Zwischenberichten häufen sich und der Rückstand wächst mit jedem Jahr. Von einer fristgerechten Aufklärung „in der Regel“, gemäß Artikel 24 Absatz 2 Satz 1 RL (EU) 2016/798, kann nicht mehr gesprochen werden. Laut Auskunft der Bundesregierung sind bis dato Untersuchungsverfahren offen, die vor der Gründung des BEU zurückdatieren (Antwort auf die Schriftliche Frage 127 des Abgeordneten Dr. Christian Jung auf Bundestagsdrucksache 19/17884). Doch auch die Begründung der BEU, keine Untersuchungen aufzunehmen, begegnet teilweise Zweifeln: So eröffnete die BEU bei der größten Schienenpanne des letzten Jahrzehnts in Rastatt (Süddeutsche Zeitung, „Aus dem Bahnchaos nichts gelernt“ vom 10. September 2019; abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/auto/schienenverkehr-aus-dem-bahn-chaos-nichts-gelernt-1.4584690>) bis heute keine Untersuchungen, wie der Jahresbericht von 2017 erkennen lässt (BEU, Jahresbericht 2017; abrufbar unter: [https://www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/SharedDocs/Downloads/EUB/Jahresberichte/Jahresbericht\\_2017.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=5](https://www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/SharedDocs/Downloads/EUB/Jahresberichte/Jahresbericht_2017.pdf?__blob=publicationFile&v=5)).

Der gegenwärtige Zustand gefährdet nicht nur Bahnreisende, sondern stellt eine Verletzung der gemeinsamen Sicherheitsziele innerhalb der Europäischen Union dar, wie sie die RL (EU) 2016/798 festlegt. In der Folge werden Gerichtsverfahren verschleppt, die die Berichte des BEU als Grundlage zur Entscheidungsfindung benötigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele „gefährliche Ereignisse“ im Eisenbahnbetrieb i. S. d. § 5b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) lagen in den letzten 20 Jahren vor (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Aus welchen Gründen wurde das Bremsversagen des Güterzuges ab der tschechischen Grenze am 22. August 2019 nicht als gefährliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb i. S. d. § 5b Absatz 1 AEG eingestuft?

3. In wie vielen der Fälle zu Frage 1 wurden Ermittlungen seitens der BEU aufgenommen (bitte in Prozent angeben)?
4. In wie vielen Fällen zu Frage 1 wurde die Unfallstelle und/oder das Fahrzeug ohne Untersuchung vor Ort oder nur mit Voruntersuchung freigegeben?
5. Wie viele Stunden dauerte im Durchschnitt die Freigabe der Strecke abgesehen von den Fällen zu Frage 3 (bitte für den Betrachtungszeitraum 2015 bis 2019 und nach Untersuchungsbereich aufschlüsseln)?
6. Wie lange dauerte im Durchschnitt eine Eisenbahnunfalluntersuchung der BEU vom Unfalleintritt bis zur Veröffentlichung des Berichts (bitte für den Betrachtungszeitraum 2015 bis 2019 und nach Untersuchungsbereich aufschlüsseln)?
7. Welche Maßnahmen unternimmt die BEU nach Kenntnis der Bundesregierung, um die Freigabe der Strecke zu beschleunigen?
8. Auf welches Datum lässt sich der älteste Unfall zurückführen, dessen Untersuchungen bis heute nicht abgeschlossen worden sind?
9. Wie viele Untersuchungsverfahren sind gegenwärtig offen?  
Wie viele hiervon sind vor Gründung der BEU eröffnet worden (bitte nach Untersuchungsbereich aufschlüsseln)?
10. Auf welche Gründe führt die Bundesregierung die nach Ansicht der Fragesteller steigende Zahl nicht fristgerechter Berichte der BEU zurück?
11. Sieht die Bundesregierung in der mehrjährigen Verzögerung von Untersuchungsberichten und der damit ausbleibenden Behebung von Systemfehlern ein Sicherheitsrisiko für den Schienenverkehr?  
Wenn nein, warum nicht?
12. Wurden von Seiten der BEU nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen Jahren Maßnahmen unternommen, um die Bearbeitungszeit von Untersuchungsberichten zu verkürzen?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?
13. Strebt die BEU nach Kenntnis der Bundesregierung mittelfristig an, die durchschnittliche Bearbeitungszeit von Eisenbahnunfällen zu reduzieren?  
Wenn ja, wie?  
Wenn nein, warum nicht?
14. Werden gegenwärtig ältere Berichte in der Bearbeitung priorisiert?  
Wenn nein, warum nicht?
15. Wie viele Mitarbeiter beschäftigt die BEU nach Kenntnis der Bundesregierung im Fachbereich „Untersuchungseinheit“ (bitte nach Untersuchungsbereich aufschlüsseln)?
16. Warum wurden bei der BEU in den vergangenen Jahren nach Ansicht der Fragesteller nicht ausreichend neue Mitarbeiter eingestellt, obwohl seit Jahren die Zahl neuer Verfahren die Zahl abgeschlossener Untersuchungen überstieg?

17. Erwägt die BEU nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verkürzung der Bearbeitungszeit von Eisenbahnunfällen, Mitarbeiter einzustellen?  
Wenn ja, wie viele, und bis wann?  
Wenn nein, warum?
18. Welche Auswirkungen wird der demografische Wandel in den kommenden fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Mitarbeiterzahlen der BEU haben und damit verbunden auf die durchschnittliche Bearbeitungsdauer von Untersuchungsberichten?
19. Welche Risiken ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung, den Namen des betreffenden Mitarbeiters der BEU zu nennen, der einen Abschlussbericht ausstellt?
20. Auf welche rechtliche Grundlage führt das BEU die Entscheidung zurück, auf eine Untersuchung in Bezug auf die Tunnelhavarie vom 12. August 2017 in Rastatt-Niederbühl zu verzichten, weil ein schiedsgerichtliches Verfahren anhängig ist?

Berlin, den 14. Mai 2020

**Christian Lindner und Fraktion**