

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/3041 –

Sicherheit der Magnetschwebbahntechnik

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Unglück auf der Transrapidteststrecke am 22. September 2006 wirft Fragen zur Sicherheit des Transrapids auf. Dabei gilt es nicht nur die Umstände aufzuklären, die zu dem Unglück in Lathen führten, sondern auch nach dem Sicherheitskonzept im Hinblick auf die geplante Transrapidverbindung zwischen dem Münchener Hauptbahnhof und dem Flughafen München II zu fragen.

1. Hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Kollision zweier Werkstattwagen auf der Teststrecke in Lathen Ende 2004 untersucht?
2. Welche Auflagen hat das EBA erteilt, falls es die Kollision untersucht hat?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat keinerlei Zuständigkeit für die Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) und war in die Untersuchung der Kollision zweier Radfahrzeuge auf dem Fahrweg der TVE nicht eingebunden. Die behördliche Zuständigkeit für die TVE obliegt gemäß „Gesetz über den Bau und Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr“ (sog. Versuchsanlagengesetz) der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Die Zuständigkeit umfasst sowohl bauliche Genehmigungen als auch die Betriebsgenehmigung.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Veränderungen der Betreiber der Teststrecke nach dem Unfall 2004 vorgenommen hat, um derartige Unfälle zu verhindern?

Nach Angaben der zu diesem Zeitpunkt für die Durchführung des Betriebs der TVE zuständigen Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) wurden als

Konsequenz aus dem Unfall die Betriebsvorschriften verschärft. Darüber hinaus muss das Personal zusätzliches Fahrtraining absolvieren. Ferner wurden die Sonderfahrzeuge mit einem GPS-Sender ausgestattet, der eine Positionsbestimmung einzelner Fahrzeuge vom Leitstand aus ermöglicht.

4. Wie wird die Bewegung von Arbeitsfahrzeugen auf der Strecke in Lathen überwacht?
5. Gibt es signaltechnische Einrichtungen für den Betrieb der Arbeitsfahrzeuge?
6. Ist die Bewegung von Arbeitsfahrzeugen auf der Strecke von der Zentrale aus technisch beeinflussbar?
7. Wie wird signaltechnisch sichergestellt, dass sich Arbeits- und Personenzüge nicht gleichzeitig auf der Strecke befinden?
8. Gibt es technisch redundante Systeme, die trotz Ausfall eines Systems noch vor einer möglichen Kollision warnen?
9. Wie sind Transrapid-Steuerung und Überwachung der Arbeitsfahrzeuge sicherheitstechnisch miteinander verknüpft?

Die Fragen 4 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Betrieb der TVE erfolgt auf Grundlage der von der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) erstellten, durch unabhängige Gutachter geprüften und durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr genehmigten Betriebsvorschrift. Diese enthält alle Anforderungen, die insbesondere im Interesse der Sicherheit an die Betriebsweise der Versuchsanlage gestellt sind. Sie umfasst ferner die notwendigen Vorschriften zum Schutz der Anlage und ihres Betriebs gegen Störungen und Schäden. Einzelne Ausführungsbestimmungen zu dieser Betriebsvorschrift sind in jeweils ca. 60 Verfahrens- und 100 Arbeitsanweisungen geregelt.

10. Wenn es keine derartige Sicherungseinrichtung gibt, warum ist sie nicht entwickelt worden?

Die Genehmigung für den Betrieb der Anlage wurde von der zuständigen Genehmigungsbehörde (siehe Antwort auf Fragen 1 und 2) unter Zugrundelegung der vorhandenen Sicherheitseinrichtungen erteilt.

11. War beabsichtigt, eine solche Sicherungseinrichtung für die Münchner Anlage zu entwickeln?
12. Wenn nein, warum nicht?

Nach Kenntnis der Bundesregierung bedarf es nicht der Entwicklung neuer Sicherheitseinrichtungen, weil nach Aussagen der DB Magnetbahn GmbH (DB MB) geeignete Systeme aus dem Rad-/Schiene-Bereich adaptiert werden können.

13. Wann wird die Teststrecke im Emsland wieder in Betrieb gehen?
14. Ist vorgesehen, den Verkehr mit Besuchern auf der Strecke wieder aufzunehmen?
15. Wird die Teststrecke sicherheitstechnisch nachgerüstet werden?
16. Wenn ja, in welcher Weise?
17. Welche Kosten sind damit verbunden, und wer trägt diese Kosten?

Die Fragen 13 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Bedingungen der Fahrtbetrieb auf der TVE wieder aufgenommen wird, kann erst nach dem Abschluss der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen beantwortet werden. Im Übrigen wird hinsichtlich der Zuständigkeit für genehmigungsrechtliche Fragen auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

18. Welche Auswirkungen hat der Unfall im Emsland auf die Konzeption des für die Münchener Strecke vorgesehenen Transrapid?
19. Ist eine Verstärkung der Frontpartie oder des gesamten Wagenkastens vorgesehen?
20. Auf welche Weise ist eine solche Verstärkung des Wagenkastens denkbar?
21. Welche Auswirkungen hätte eine solche Verstärkung auf das Fahrzeuggewicht?
Mit welchem zusätzlichen Gewicht pro Zug ist zu rechnen?
22. Welche Auswirkungen auf das Fahrzeuggewicht und damit auf den Energieverbrauch hätte dies?
23. Welche Folgen hätte ein erhöhtes Fahrzeuggewicht für die statische Auslegung des geplanten Fahrwegs in München?

Die Fragen 18 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Frage, ob und – wenn ja – welche Anpassungen sich in der Fahrzeugkonzeption als notwendig erweisen, kann erst beantwortet werden, wenn die in Erarbeitung befindlichen Ausführungsgrundlagen Magnetschnellbahnsystem fertig gestellt sind.

24. Wie soll die Bewegung von Arbeitsfahrzeugen auf der geplanten Münchener Strecke überwacht werden?
25. Welche signal- und sicherungstechnischen Einrichtungen sind für den Betrieb dieser Arbeitsfahrzeuge vorgesehen?
26. Wird die Bewegung von Arbeitsfahrzeugen auf der Strecke von der Zentrale aus technisch beeinflussbar sein?
27. Wie werden Transrapid-Steuerung und die Überwachung der Arbeitsfahrzeuge sicherheitstechnisch miteinander verknüpft?
28. Wie viele solcher Sicherungssysteme sind vorgesehen?

Die Fragen 24 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als künftiges Magnetschwebbahnunternehmen für den Transrapid München ist die DB MB insbesondere dazu verpflichtet, die Magnetbahn sicher zu bauen und zu betreiben. Alle sich hieraus ergebenden Anforderungen hat die DB MB in einem Lastenheft „Magnetschnellbahn München Hauptbahnhof – München Flughafen“ definiert. Dabei sind keine technischen Lösungen vorgegeben; diese zu erarbeiten und zu realisieren ist Aufgabe der Systemlieferanten.

29. Wenn es keine derartige Sicherungseinrichtung gibt, warum sind sie nicht entwickelt worden?

Hierzu wird auf die Beantwortung der Fragen 11 und 12 verwiesen.

30. War vorgesehen, die geplante Münchner Anlage ohne ein solches System zu bauen und in Betrieb zu nehmen?

Hierzu wird auf die Beantwortung der Fragen 24 bis 28 verwiesen.

31. Wie lange dauert üblicherweise die allmorgendliche Inspektionsfahrt im Emsland, und mit welcher Dauer wird für die entsprechenden Inspektionsfahrten auf der Münchner Anlage gerechnet?
32. Wie wird auf der geplanten wesentlich größeren Münchner Anlage signaltechnisch sichergestellt, dass sich die Wartungsfahrzeuge vor Betriebsbeginn auf Abstellspuren befinden?
33. Wie wird insbesondere signaltechnisch sichergestellt, dass der erste Fahrgastzug erst dann startet, wenn das Wartungsfahrzeug hinterstellt ist?
34. Welcher Zeitpuffer ist zwischen Ende der Inspektionsfahrten und Beginn des Fahrgastbetriebes vorgesehen?

Die Fragen 31 bis 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die allmorgendliche Inspektionsfahrt auf der TVE dauert nach Angaben des Betreibers rund 1 Stunde. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Fragen 24 bis 28 verwiesen.

35. Gibt es für die geplante Münchner Strecke ein Sicherheits- bzw. Brandschutzkonzept, das auf einer Risikoanalyse nach CEN- bzw. ISO-Standard basiert und das auch Fragen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes insbesondere für die Tunnelabschnitte behandelt?

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben hat die DB MB als künftiges Magnetschwebbahnunternehmen ein Sicherheitskonzept aufzustellen. In dem Sicherheitskonzept nach § 23 MbBO, das dem EBA zur Genehmigung vorzulegen ist, sind insbesondere die erkennbaren Sicherheitsrisiken nach Art, Häufigkeit und Auswirkungen zu beschreiben und die daraus abgeleiteten baulichen, technischen, betrieblichen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen festzulegen.

36. Welche Zusatzkosten für die geplante Münchener Strecke entstehen durch die zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen?
37. In welcher Weise verändert sich die Wirtschaftlichkeitsrechnung des Transrapid in München durch die zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen?
38. Wird der Bund seine Finanzierungszusage für das geplante Transrapid-Projekt in München vor dem Hintergrund der zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen erhöhen.
39. Wenn ja, um welchen Betrag?

Die Fragen 36 bis 39 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fragen, ob zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen erforderlich sind und welche Folgen für die Kosten sich daraus möglicherweise ergeben, können derzeit nicht beantwortet werden. Dazu müssen insbesondere die Ergebnisse der staatsanwalt-schaftlichen Ermittlungen abgewartet werden. Die Aufgabe, das Sicherheitskonzept zu erstellen und gegebenenfalls diesbezügliche Konsequenzen aus dem Un-fall auf der TVE zu ziehen, liegt bei der DB MB, die Genehmigung des Sicher-heitskonzepts beim EBA.

