

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Sylvia Kotting-Uhl, Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kontrolle durch Bundesbehörden

Der glimpflich verlaufene Bruch einer Antriebsachse des Hochgeschwindigkeitszuges ICE-3 am 9. Juli 2008 im Hauptbahnhof Köln und der Unfall des ICE-Triebzuges am 28. April 2008 im Landrückentunnel werfen Fragen zur Sicherheit im Eisenbahnverkehr auf. Berichte, wie der Beitrag des Fernsehmagazins „MONITOR“ vom 14. August 2008, legen die Vermutung nahe, dass die Sicherheit in unverantwortlicher Weise vernachlässigt wurde. Eine Katastrophe, wie der schwere ICE-Unfall in Eschede 1998, ist nur durch den glücklichen Umstand nicht eingetreten, weil der Achsbruch sich nicht auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke ereignete, sondern im Langsamfahrbereich eines Bahnhofes.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Erkenntnisse über den Hergang des Unfalls liegen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vor?
2. Welche Kenntnisse über die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Köln wegen des Anfangsverdachts der Gefährdung des Bahnverkehrs liegen der Bundesregierung vor?
3. Zu welchem Ergebnis kommt das Gutachten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) im Zusammenhang mit der gebrochenen Radsatzwelle?
4. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des EBA, dass eine Katastrophe wie in Eschede 1998 passiert wäre, wenn der Achsbruch sich bei Tempo 300 km/h ereignet hätte?
5. Teilt die Bundesregierung die im MONITOR-Bericht zitierte Aussage der Deutschen Bahn AG (DB AG), dass die ICE-Achsen „ausreichend gecheckt“ würden?
6. Welches Prüfintervall für die Rissfreiheit von Radsatzwellen hält die Bundesregierung für notwendig?
7. Wie wurden die Vorgaben für Prüfintervalle von Radsatzwellen seit dem Unglück von Eschede geändert?
8. Inwieweit und auf wessen Betreiben sind die Prüfintervalle von Radsatzwellen von ICE im Jahr 2003 wieder verlängert worden?

9. Liegen der Bundesregierung Hinweise vor, wonach aus Wirtschaftlichkeitsgründen, Prüfintervalle verlängert worden sind?
10. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Prüfintervalle von sicherheitsrelevanten Bauteilen bei Hochgeschwindigkeitszügen nicht vom Betreiber dieser Züge festgelegt werden sollten?
11. Wer legt die Prüfungsintervalle fest?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Hartmut Mehdorn, wonach sich das EBA dem sachlichen Dialog mit der DB AG immer häufiger verschließe, um stattdessen Schlagzeilen in der Öffentlichkeit zu produzieren?
13. Sind solche Äußerungen dazu angetan, das Vertrauen der Fahrgäste in die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu stärken?
14. Wie bewertet die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Achsbruch die Aussage von Dr. Vatroslav Grubisic, wonach die Dauerfestigkeit von Radsatzwellen für den ICE-3 nicht gegeben seien und sie für die hohe Belastung zu niedrig dimensioniert wurden?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Dokumente, die dem Fernsehmagazin „MONITOR“ vorliegen sollen und Zweifel an der Einhaltung der vorgeschriebenen europäischen Zulassungs-Normen (EN 13103 und 13104) bei den Laufradachsen an 17 ICE-3-Zügen der Baureihe 406 aufkommen lassen?
16. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass aufgrund dieser Veröffentlichungen und Dokumente Handlungsbedarf bestanden und der Achsbruch hätte vermieden werden können?
17. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der DB AG, Toiletten zu schließen und das Mitführen von Frisch- und Abwasser zu beschränken, um die Achslast zu senken?
18. Sieht die Bundesregierung darin eine Dauerlösung?
19. Wie viele Mitarbeiter im EBA sind direkt für die Eisenbahnaufsicht verantwortlich, und wie hat sich diese Zahl in den Jahren seit 1994 entwickelt?
20. Wie verhindert die Bundesregierung, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die DB AG die Ausübung der Kontrollaufgaben des EBA einschränken oder behindern, beispielsweise derart, wie es in den Beispielen der Beilage des Bündnisses „Bahn für Alle“ in der „tageszeitung (taz)“ vom 5. August 2008 unter dem Abschnitt „EBA übersetzt sich wie ‚Eingeschüchterte Bahn-Aufsicht‘“ beschrieben ist?
21. Inwieweit trifft es zu, dass mit Umsetzung der EU-Richtlinie RL 2004/49/EG Artikel 19 und 21 das EBA keine Unfälle mehr untersuchen soll, sondern die Untersuchungen künftig in Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen wahrgenommen werden sollen?
22. Hält die Bundesregierung die Maßnahmen der DB Netz AG für ausreichend, die gewährleisten sollen, dass der Zugang zu den Anlagen des Eisenbahnverkehrs im Normalfall nur für das zugangsberechtigte Personal möglich ist, mit Ausnahme der Bahnsteigbereiche für die Fahrgäste?
23. Hält die Bundesregierung Sicherheitsvorkehrungen wie z. B. parallele Zäune an allen Anlagen des Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverkehrs (ab 200 km/h) für nötig, wie sie in anderen europäischen Ländern üblich sind (u. a. Belgien, Frankreich)?

24. Erwägt die Bundesregierung rechtliche Vorgaben für Sicherheitsvorkehrungen an Tunneln bzw. an allen zugänglichen Bereichen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs zu erlassen, ähnlich den Vorschriften wie sie in § 13 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für den Zugang von Reisenden in Bereichen mit Verkehrsgeschwindigkeiten ab 160 km/h bzw. ab 200 km/h gelten?

Falls nicht, welche Gründe sprechen dagegen?

25. Warum wurden nach dem Unglück von Eschede nicht alle Weichen vor bzw. in Tunneln für Hochgeschwindigkeitsverkehre zurückgebaut?
26. Entspricht die Tunnelrettungsvorsorge nicht nur den Vorschriften, sondern auch den wirklichen Anforderungen an die Sicherheit im Hochgeschwindigkeitsverkehr?

Berlin, den 10. September 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

