

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/12495 –

Brandschutz in Reisebussen

Vorbemerkung der Fragesteller

In Anbetracht der Brandkatastrophe vom 5. November 2008 auf der Bundesautobahn 2 bei Hannover, bei der 20 Todesopfer zu beklagen waren, sowie weiterer Brände in Reisebussen, zuletzt am 7. März 2009 in einem mit deutschen Ski-Touristen besetzten Bus auf der Tauernautobahn in Österreich, stellt sich die dringliche Frage nach der Verbesserung des Brandschutzes in Reisebussen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bundesregierung ist bewusst, dass die für Reisebusse international geltenden Bau- und Typgenehmigungsvorschriften über den Brandschutz verbesserungsbedürftig sind, sowie vor allem der Einsatz von Brand- und Rauchmeldeanlagen zur frühzeitigen Warnung des Fahrpersonals und der Fahrgäste Minderungen der Folgen von Busbränden erwarten lassen. Dementsprechend wird sich die Bundesregierung zu den entsprechenden internationalen Gremien für Verbesserungen einsetzen.

Die Bundesregierung weist aber darauf hin, dass Leckagen an Betriebsmittel-Leitungen und an Aggregaten in Motorräumen, in denen die Busbrände am häufigsten entstehen, Gefährdungspotenziale darstellen, die sich durch ordnungsgemäß gewartete und gepflegte Fahrzeuge vermeiden lassen.

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass in Anbetracht der Brandkatastrophe vom 5. November 2008 auf der Bundesautobahn 2 bei Hannover, bei der 20 Todesopfer zu beklagen waren, sowie weiterer Brände in Reisebussen in den letzten Monaten Vorschläge zur Verbesserung des Brandschutzes in Reisebussen beschleunigt umgesetzt werden sollten, und wie begründet die Bundesregierung ihre diesbezügliche Auffassung?

Die Bundesregierung wird sich in den internationalen Vorschriftengremien für eine beschleunigte Umsetzung bereits vorliegender sowie noch zu erarbeitender

Vorschläge zur Verbesserung des Brandschutzes in Reisebussen einsetzen, um die Bussicherheit zu erhöhen und um damit auch das Risiko derartiger Brandkatastrophen zu vermeiden. Sie weist in diesem Zusammenhang auf Abschnitt 3.5 des Unfallverhütungsberichts Straßenverkehr 2006/2007, Bundestagsdrucksache 16/10230, hin.

2. Wann ist mit dem Vorliegen der Ermittlungsergebnisse zu dem Busunglück vom 5. November 2008 zu rechnen?

Nach Angaben der ermittelnden Staatsanwaltschaft dürften die Ermittlungen Anfang Mai 2009 abgeschlossen sein, so dass dann die Ergebnisse vorgelegt werden können.

3. Welchen Erfolg hatten die Appelle verschiedenster Institutionen und auch aus Verbandskreisen, freiwillig Busse – auch ältere Busse – mit Brand- und Rauchmeldern auszurüsten?

Bushersteller, der Verband Deutscher Omnibusunternehmer und Hersteller von Brand- und Rauchmeldern prüfen zurzeit, welche Einrichtungen zum Einbau in erstmals in den Verkehr kommende Busse sowie in ältere Busse geeignet sind. Einrichtungen mit akustischen und/oder optischen Warnmeldungen für den Fahrer sind nach derzeitigem Erkenntnisstand am geeignetsten, erfordern jedoch für den Einbau in ältere Busse einen hohen Aufwand infolge der Fernanzeige. Zudem ist derzeit technisch noch nicht abschließend geklärt, ob durch den nachträglichen Einbau und die notwendige Verkabelung die übrigen Sicherheitssysteme der Busse unzulässig beeinflusst werden. Daher erscheint der Einsatz von Meldesystemen mit lokalen Anzeigen in den Fahrgastinnenräumen älterer Busse in einem ersten Schritt vorteilhaft.

Die genannten Institutionen werden entsprechende Konzepte erarbeiten und an ihre Mitglieder weiterleiten mit der Empfehlung, diese umzusetzen.

4. Hält die Bundesregierung insoweit eine Selbstverpflichtung der Wirtschaft für möglich und für sinnvoll, und wie begründet sie ihre diesbezügliche Auffassung?

Die Bundesregierung hält eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung für möglich und sinnvoll, da dies frühzeitiger erfolgen kann als eine Ausrüstungsvorschrift. Als zusätzliches Umsetzungselement spricht auch ein möglicher Beitragsnachlass bei einer entsprechenden Versicherung. In diesem Zusammenhang wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

5. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Verabschiedung ihres Vorschlags zur Änderung der ECE-Regelung Nr. 118 (Brennverhalten von Materialien, ECE – Economic Commission for Europe), der zum Ziel hat, die zurzeit noch zugelassenen Brenngeschwindigkeiten der eingebauten Materialien zu vermindern?

Die Bundesregierung hat zusammen mit Frankreich einen Vorschlag zur Änderung der ECE-Regelung Nummer 118 (Brennverhalten von Innenraummaterial) im zuständigen Gremium der ECE vorgelegt. Dieser Vorschlag wird im Mai 2009 beraten. Neben einer Verminderung der Brenngeschwindigkeiten der eingebauten Materialien berücksichtigt der Änderungsvorschlag die Einbaulage der zu testenden Materialien. Eine Differenzierung erfolgt nach horizontaler oder vertikaler Einbaulage mit den entsprechenden Anforderungen. Zusätzlich

wurden in den Änderungsvorschlag ein Brandtest für elektrische Leitungen sowie Anforderungen an die Dämmmaterialien in den Motor- und Heizaggregate-Bereichen hinsichtlich ihrer Eigenschaft zur Absorption von Flüssigkeiten (z. B. Kraftstoff) mit aufgenommen.

Zielsetzung der Bundesregierung ist es, diesen Vorschlag in dem zuständigen Gremium der ECE im Mai 2009 zur Abstimmung zu stellen. Da der Prozess der Verabschiedung eines Vorschlags zur Änderung von ECE-Regelungen von den Mehrheitsentscheidungen im zuständigen Gremium abhängt, ist zurzeit keine Aussage über den weiteren zeitlichen Ablauf möglich.

6. Ist insoweit mit einem ähnlich langen Vorlauf zu rechnen, wie bei dem Vorschlag der Bundesrepublik Deutschland bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zur Ausrüstung der Motorräume von Kraftomnibussen mit Brandmeldesystemen, der bereits im Februar 2006 vorgelegt worden ist, und erst in Kürze, also nach über drei Jahren, Eingang in die ECE-Regelung Nr. 107 (Konstruktionsmerkmale von Kraftomnibussen der Klassen M 2 und M 3) finden soll?

Zur Dauer des Entscheidungsprozesses für die Verabschiedung einer Änderung der ECE-Regelung Nummer 118 kann keine Aussage gemacht werden, da die Annahme eines Vorschlags zur Änderung einer ECE-Regelung von den Mehrheitsentscheidungen im zuständigen Gremium abhängt. Die Bundesregierung wird in den Beratungen die Notwendigkeit der schnellen Änderung besonders herausstellen.

7. Beabsichtigt die Bundesregierung zur Vermeidung bzw. Eindämmung von Busbränden, die ihre Entstehung in den Fahrgasträumen und Fahrgastnebenräumen, wie z. B. Toilettenanlagen, haben, den Erlass von Vorschriften zur Ausrüstung dieser Räume mit Brandmeldesystemen, bzw. wird sie sich auf internationaler Ebene hierfür einsetzen?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen. Die Bundesregierung wird die zu erwartenden Vorschläge (Konzepte) prüfen und in die internationalen Vorschriftengremien eingeben.

8. Sind nach Auffassung der Bundesregierung besondere Maßnahmen zur Sicherung der Selbstrettungsmöglichkeit der von Bränden während des Reisebusbetriebs betroffenen Personen mit Bewegungseinschränkungen und anderen Behinderungen, die die Selbstrettung im Brandfall, insbesondere die schnelle Evakuierung eines Fahrzeuges erschweren (können), erforderlich und geboten?

Nach Auffassung der Bundesregierung muss zusätzlich zu den Maßnahmen, die Fahrzeugbrände verhindern oder frühzeitig anzeigen, allgemein ein schnelles Verlassen des Busses ermöglicht werden, um weitestgehend vor Brandverletzungen und toxischen Gasen zu schützen. Im Bereich der Fahrzeugtechnik haben dabei die Vermeidung von brennbaren Materialien in der Umgebung feuergefährdeter Bereiche und die Mindestanzahl und -abmessungen von Gängen, Fluchtwegen, Notausstiegen, Feuerlöschern sowie Treppen bei Doppeldecker-Bussen Priorität. Ergänzende verhaltensrechtliche Vorschriften, die vom Reisenden „das Freihalten der Gänge und Türen von Gepäck“, also das Freihalten der Fluchtwege, verlangen, bestehen seit Jahren.

Nach Angaben des Busgewerbes werden Fahrgäste in der Regel – etwa durch Informationsblätter, die von den Sitzen aus verfügbar sind – auf die Selbstret-

lungsmöglichkeiten hingewiesen. Darüber hinaus kommen ergänzende Informationen seitens des Busunternehmers an Fahrgäste in Betracht, die in ihren Selbstrettungsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Die Prüfungen der Bundesregierung, die auch eine entsprechende Selbstverpflichtungserklärung des Busgewerbes einbeziehen, sind noch nicht abgeschlossen.

9. Inwieweit stehen internationale Verträge und der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV) nationalen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kraftomnibussen entgegen, und gilt dies auch im Hinblick auf Artikel 71 Absatz 1 EGV, der Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht verbietet, solange die EU keine harmonisierenden eigenen Vorschriften erlassen hat, sowie im Hinblick auf die Stillstand-Klausel in Artikel 72 EGV, wonach jedenfalls solche auf die Verkehrssicherheit bezogenen Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht verboten sind, die gegenüber Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten nicht diskriminierend sind?

Auf Grund geltender Rechtslage ist es grundsätzlich möglich, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nationale Maßnahmen zu treffen, die im Einzelfall über das durch die bestehenden Richtlinien vorgegebene Niveau hinausgehen. Dazu bedarf es einer eingehenden Begründung zur Notwendigkeit dieser Maßnahmen sowie der Notifizierung der Vorschriftenentwürfe bei der EU-Kommission und den anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c EGV sieht vor, dass der Rat zur Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten u. a. „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ erlassen wird. Dazu gehören auch Maßnahmen zur Verbesserung des Brandschutzes an Reisebussen und sonstigen Bussen. Die entsprechenden Richtlinien 2001/85/EG und 95/28/EG, die Anforderungen an den Brandschutz stellen, sind in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§ 35d, § 35j) übernommen worden.

Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c EGV bestätigt die seit jeher von der EU-Kommission vertretene Auffassung, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit einen unerlässlichen Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik darstellt. In diesem Zusammenhang ist jedoch das Subsidiaritätsprinzip des Artikels 5 EGV zu beachten mit der Folge, dass nur solche Gemeinschaftsmaßnahmen zulässig sind, deren Wirksamkeit von einer gleichartigen Regelung in allen Mitgliedstaaten abhängt. Die bisher getroffenen Maßnahmen – z. B. Sicherheit durch technische Normen für den Bau von Fahrzeugen und deren Betrieb, Lenk- und Ruhezeiten – erfüllen diese Voraussetzungen.

Es ist daher grundsätzlich möglich, dass einzelne Mitgliedstaaten für ihren Bereich weitergehende Vorschriften im Bereich der Verkehrssicherheit nach vorheriger Notifizierung treffen, wobei zu differenzieren ist, ob diese Vorschriften für erstmals in den Verkehr kommende oder bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge gelten sollen.

Die Stillhalteverpflichtung des Artikels 72 EGV bezweckt ein allgemeines Verbot diskriminierender Schlechterstellungen ausländischer Verkehrsunternehmen. Unter diesem Aspekt sind auch weitergehende nationale Regelungen eines Mitgliedstaates im Bereich der Verkehrssicherheit möglich. Von den die Verkehrssicherheit betreffenden Maßnahmen dürfte nämlich regelmäßig keine Beeinträchtigung z. B. der Dienstleistungsfreiheit ausgehen.

10. Wann ist mit dem Inkrafttreten der von der Bundesregierung in Aussicht gestellten Maßnahmen zur Ausrüstung der Motorräume von Kraftomnibussen mit Brandmeldesystemen, zur Verminderung der Brenngeschwindigkeiten der in den Fahrgasträumen eingebauten Materialien sowie zur Vergrößerung und Optimierung des Notausstiegs im Busheck und der Notausstiegs-Dachluken zu rechnen?

Der Vorschlag zur Änderung der ECE-Regelung Nummer 107 (Konstruktionsmerkmale von Kraftomnibussen der Klassen M2 und M3) zur Ausrüstung der Motorräume von Kraftomnibussen mit Brandmeldesystemen enthält Übergangsvorschriften für neue Genehmigungen und Erstzulassungen. Nach der Verabschiedung des Änderungsvorschlags sollen die Anforderungen für neu genehmigte Fahrzeuge ab Dezember 2012 und für die Erstzulassung von Fahrzeugen ab Dezember 2013 in Kraft treten.

Die Erarbeitung eines Vorschlags zur Ausrüstung der Fahrgastinnenräume, einschließlich Bordtoiletten und anderer geschlossener Räume wie Gepäckräume mit Meldesystemen erfolgt in Anlehnung an die in der Antwort zu Frage 3 genannten Konzepte. Eine Aussage zum Inkrafttreten geänderter Vorschriften ist daher noch nicht möglich.

Der für notwendig erachteten Optimierung der Notausstiege stehen teilweise technische Probleme entgegen, die aus der Umsetzung anderer geltender Vorschriften zur Aufbaufestigkeit der Busse und umweltschonender Bauweise resultieren. Da entsprechende Änderungsvorschläge insoweit noch nicht fertig gestellt werden konnten, ist eine Aussage zum Inkrafttreten zurzeit nicht möglich.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

