

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit im Bahnverkehr nach dem ICE-Brand bei Dierdorf

Am 12. Oktober 2018 kam es gegen 6.30 Uhr auf der Schnellfahrstrecke zwischen Köln und Frankfurt bei Dierdorf mit einem Zug der Baureihe 403 zu einem Zwischenfall. Der betroffene Zug ICE 511 bestand aus zwei Teilen, die zusammengekuppelt waren. Im hinteren Zugteil entstand im vorletzten Wagen ein Brand. Die 510 Fahrgäste konnten sich rechtzeitig in Sicherheit bringen, fünf Personen erlitten bei der Evakuierung leichte Verletzungen. Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung teilte am gleichen Tag mit, dass sie die Untersuchungen aufgenommen habe. Aus Sicht der Fragesteller ist eine zügige und gründliche Klärung der Brandursache notwendig, um vergleichbare Ereignisse für die Zukunft vermeiden zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie weit sind die Ermittlungen zum ICE-Brand vom 12. Oktober 2018 gediehen?
2. Was ergaben die bisherigen Untersuchungen zur Brandursache?
3. Liegen zumindest erste Erkenntnisse bei der Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes vor, und wenn ja, welche?
4. Inwiefern ist bezüglich des ICE-Brandes vom 12. Oktober 2018 davon auszugehen, dass die Ursache in den Transformatoren zu finden ist?
5. Welche Isolierflüssigkeit kommt in den Transformatoren zum Einsatz (Mineralöl, Ester, Silikonöle etc.), und wie sind diese Stoffe unter Brandschutzgesichtspunkten zu bewerten?
6. Gibt es Hinweise darauf, dass Pressemeldungen zutreffen, wonach der betreffende Wagen in den vergangenen Monaten und Wochen Auffälligkeiten gezeigt hat, zum Beispiel mit dem Ausfall der Beleuchtung, der Klimaanlage oder technischer Defekte, die zu Geschwindigkeitsbeschränkungen führten?
7. Wann war der Wagen vor dem Brand letztmalig regulär und wann war er letztmalig wegen Auffälligkeiten in der Werkstatt?
8. Treffen Pressemeldungen zu, wonach die Lautsprecheranlage in dem Teil des Zuges, in dem das Feuer ausbrach, nicht funktionierte und Fahrgäste Durchsagen des Bahnpersonals nicht hören konnten?

9. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das bisherige Unfallgeschehen bei ICE-Bränden am 22. November 2001 in Hanau, am 9. Juli 2009 im Hauptbahnhof Hannover, am 31. August 2009 im Bahnhof Bielefeld und am 23. Dezember 2014 im Hauptbahnhof München?

Sind die Ursachen geklärt?

Welche Konsequenzen wurden gezogen?

10. Wie bewertet die Bundesregierung das Rettungs- und Evakuierungskonzept für Hochgeschwindigkeitsstrecken der DB AG?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung nach Erdungsstangen auf allen elektrisch angetriebenen Triebfahrzeugen?
12. Wie wirkt sich der Wegfall der zwei ICE-3-Wagen des Brandes vom 12. Oktober 2018 auf die Verfügbarkeit einer ausreichenden Fahrzeugflotte im Fernverkehr insgesamt aus?
13. Lassen sich die noch verbliebenen Wagen des vom Brand betroffenen Zugteils eigenständig in andere Zugeinheiten eingliedern, oder ist für die zerstörten Wagen eine Ersatzbeschaffung geplant?
14. Wie wird sich die technische Überprüfung aller Züge der entsprechenden Baureihe sowie anschließend der älteren Baureihen auf die Fahrzeugverfügbarkeit auswirken (bitte einzeln nach Baureihen und Indienststellungszeiträumen tabellarisch auflisten)?

Berlin, den 6. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion