

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/5750 –

Sicherheit im Bahnverkehr nach dem ICE-Brand bei Dierdorf

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 22 des Abgeordneten Matthias Gastel (Plenarprotokoll 19/60, S. 6741 f.) verwiesen.

5. Welche Isolierflüssigkeit kommt in den Transformatoren zum Einsatz (Mineralöl, Ester, Silikonöle etc.), und wie sind diese Stoffe unter Brandschutzgesichtspunkten zu bewerten?

Als Isolieröl wurde in dem Transformator Mineralöl der Marke Shell Diala S3 ZX-I Dried verwendet. Informationen zu diesem Produkt sind im zugehörigen Sicherheitsdatenblatt gemäß Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 enthalten. Insbesondere Abschnitt 5 „Maßnahmen zur Brandbekämpfung“ enthält Hinweise zum Löschmittel, zur Brandbekämpfung und zu von dem Stoff ausgehenden Gefahren.

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?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Trafowagen kam nach einem außerplanmäßigen Werkstattaufenthalt (Überprüfung der Beschallungseinrichtung und Klimaanlage) am 12. Oktober 2018 wieder in den Betriebseinsatz.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

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?

Es wird auf die Fachmitteilung 23/2018 der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) vom 12. Oktober 2018 verwiesen, die auf der Internetseite der BEU einsehbar ist.

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?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ des Eisenbahn-Bundesamtes haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen ihrer Sicherheitspflichten ein Notfallmanagementsystem aufzubauen und vorzuhalten. Das Notfallmanagementsystem umfasst die gesamte Organisation der Gefahrenabwehr. Hierzu zählt u. a. auch die Zusammenarbeit zwischen dem Notfallmanager

der DB AG und der Einsatzleitung der Feuerwehr. Das Notfallmanagementsystem der DB AG enthält für jede Strecke einzelfallbezogenen Abstimmungen und Aufgabenzuweisungen. Diese Maßnahmen dienen der Verbesserung der Sicherheit.

Die Ausrüstung von elektrischen Triebfahrzeugen mit Erdungsstangen führt nicht zwingend zu einer Verbesserung der Sicherheit, denn es muss beispielsweise die Oberleitung immer auf beiden Seiten des Zuges geerdet werden können, um eine Sicherung gegen Spannungswiederkehr zu erreichen, was nicht immer möglich ist. Erdungsstangen dürfen zudem nur bei abgeschalteter Fahrleitung und nur von berechtigtem Personal angebracht werden.

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?

Die Fahrzeugflotte der Deutschen Bahn AG (DB AG) der Baureihe BR 403 hat sich von 50 Triebzügen auf 49 Triebzüge reduziert.

13. Lassen sich die noch verbliebenen Wagen des vom Brand betroffenen Zugteils eigenständig in andere Zügeinheiten eingliedern, oder ist für die zerstörten Wagen eine Ersatzbeschaffung geplant?

Die übrigen Wagen des Triebzuges können nur in andere Triebzüge derselben Bauserie eingegliedert werden. Die Möglichkeit der Beschaffung weiterer ICE-Züge der 3. Generation (Baureihe 407) wird derzeit geprüft.

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)?

Die Durchführung der technischen Überprüfung ist verfügbarkeitsneutral geplant.

