

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Brandschutz bei Fernverkehrszügen

Am 12. Oktober 2018 brannten auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt am Main zwei Wagen des ICE 511 völlig aus. Es kam zu einem extrem heißen Brand von mutmaßlich über 2 000 °C, bei dem sogar die Aluminiumhüllen der Wagen schmolzen (vgl. KONTEXT:Wochenzeitung vom 17. Oktober 2018). Weil der Triebfahrzeugführer einen Schienenabschnitt ansteuern konnte, an dem die Fahrgäste relativ sicher den ICE verlassen konnten und durch die Hilfe von sich zufällig im Zug befindlichen Beamten der Bundespolizei konnten glücklicherweise alle Fahrgäste sicher und rechtzeitig aus dem Zug evakuiert werden. Die Untersuchungen zur Ursache sind noch nicht abgeschlossen, aber es zeichnet sich ab, dass ein Transformator überhitzt war und das sogenannte Buchholz-Relais – eine Sicherung, mit der genau eine solche Überhitzung verhindert werden soll – offensichtlich nicht die ihm zugeordnete Funktion erfüllte. Möglicherweise war dieses Relais sogar bewusst deaktiviert – „überbrückt“ – worden (vgl. Report Mainz vom 6. November 2018).

Nach Medienberichten gab es seit 2008 insgesamt 39 Brände an ICEs. Dabei stellte die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt am Main einen Schwerpunkt solcher Brandereignisse dar, was auf die enormen Leistungsanforderungen, die den hohen Steigungen über lange Strecken geschuldet sind, zurückzuführen ist (Aussage der Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle, dokumentiert in: Report Mainz vom 6. November 2018). Aus diesem Grund können dort nur ICE-3-Züge verkehren.

Bisher wurde ein Brand in Fernverkehrszügen hingegen von Seiten der Deutsche Bahn AG (DB AG) immer als sehr unwahrscheinlich bis unmöglich dargestellt: „Es gibt einen Brandschutz in Schienenfahrzeugen, der abhängig von der Tunnellänge ist. Das heißt, bei der Eisenbahn gibt es nicht nur den Anlagenteil, der den Brandschutz sicherstellt, sondern es gibt vor allen Dingen auch einen Fahrzeugteil, der den Brandschutz sicherstellt, und dieser ist sehr hoch. Deshalb haben wir auch sehr wenige Brände. Sie werden in der Literatur kaum etwas dazu finden. Das ist in den letzten Jahren immer besser geworden, und deswegen ist es auch eine Erfolgsstory [...]. Es geht um erhöhte Anforderungen an die Werkstoffauswahl. Heute sind die Anlagen in den Wagen gekapselt, sodass es nicht zu einem Brand kommen kann, und es muss für die Fahrzeuge risikoanalytisch bewertet werden.“ (Aussage des Brandschutzbeauftragten der DB AG, dokumentiert im Protokoll des 6. Schlichtungsgesprächs zu Stuttgart 21 vom 20. November 2010).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Fernverkehrszüge verlassen die Werkstätten der DB AG mit den im Folgenden genannten nicht behobenen Defekten pro Monat (bitte tabellarische Auflistung der letzten zwölf Monate vorlegen):
 - a) defekte Türen (bitte tabellarische Auflistung inkl. Anzahl pro Zug vorlegen),
 - b) defekte Toiletten (bitte tabellarische Auflistung inkl. Anzahl pro Zug vorlegen),
 - c) nicht funktionierende Klimaanlage (bitte tabellarische Auflistung inkl. Anzahl der betroffenen Wagen pro Zug vorlegen),
 - d) nicht voll funktionstüchtige Bordrestaurants?
 - e) weitere nicht sicherheitsrelevante, aber den Reisekomfort einschränkende Defekte (bitte genaue Auflistung der Defekte vorlegen),
 - f) nicht voll funktionierendes Antriebssystem (bitte tabellarische Auflistung mitsamt der noch erreichbaren Höchstgeschwindigkeit vorlegen),
 - g) nicht voll funktionierendes Bremssystem (bitte tabellarische Auflistung mit-samt der dann noch zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorlegen),
 - h) überbrückte Buchholz-Relais an Transformatoren (bitte tabellarische Auflistung inkl. Anzahl pro Zug vorlegen),
 - i) weitere möglicherweise sicherheitsrelevante Defekte (bitte genaue tabellarische Auflistung der Defekte vorlegen) bzw.
 - j) sonstige Defekte (bitte genaue tabellarische Auflistung der Defekte vorlegen)?
2. Welche der in Frage 1 erfragten Störungen und Defekte an ICE-Zügen können nach Kenntnis der Bundesregierung in allen Werkstätten in den turnusmäßig eingeplanten Zeiten behoben werden, für welche Störungen besteht diese Möglichkeit nur in dem Betriebswerk, in dem der ICE-Zug beheimatet ist, und wie viele Tage dauert es maximal, bis ein ICE-Zug wieder in diesem Betriebswerk und mit ausreichend Zeit gewartet wird (bitte tabellarische Auflistung der unterschiedlichen Störungen mit Behebungsmöglichkeit und maximaler Zeit bis zur Behebung vorlegen)?
3. Wie bewertet die Bundesregierung das Instandhaltungsmanagement bei den Fernverkehrszügen der DB AG sowie die Verfügbarkeit von Ersatzzügen (bitte ausführlich begründen)?
4. Wie viele unterschiedliche ICE-Züge verkehren auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt am Main, und wie groß sind die Reservekapazitäten an ICE-3 der DB AG an den verschiedenen Wochentagen sowie an Tagen mit Sonderverkehren (z. B. vor bzw. nach Feiertagen; bitte tabellarische Auflistung nach Wochentagen und unterschiedlichen Baureihen der ICE 3 mit den entsprechenden technischen Ausstattungen für die Nachbarländer vorlegen)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage von Bahnexpertinnen und Bahnexperten, wonach es bei den ICE 3, die allein die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Frankfurt am Main befahren können, so gut wie keine Reservezüge gibt, sodass der Druck, ICE 3 mit nicht behobenen Schäden auf die Strecke zu schicken, groß ist (vgl. Report Mainz vom 6. November 2018)?

6. Wie bewertet die Bundesregierung die in den Werkstätten der DB AG nach Medienberichten vorgesehene und praktizierte Überbrückung von Buchholz-Relais an Transformatoren von Zügen der ICE-Baureihen 1 und 2 für bis zu zehn Tage (Report Mainz vom 6. November 2018)?
7. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung auszuschließen, dass auch bei ICE-Zügen der Baureihen 3, 4 und T Buchholz-Relais an Transformatoren überbrückt werden?
 - a) Falls ja, wie kann dies zuverlässig ausgeschlossen werden?
 - b) Falls nein, wie bewertet die Bundesregierung dies, und sieht sie hier Risiken (bitte ausführlich begründen)?
8. Welche Veränderungen hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Brandereignis am 12. Oktober 2018 bezüglich der Wartungen und weiterer Sicherheitsmaßnahmen an den Trafoanlagen und Antriebssystemen der ICE-Züge aller Baureihen vollzogen, welche Sonderprüfungen hat sie durchgeführt, und mit welchen Ergebnissen?
9. Wie bewertet die Bundesregierung aus heutiger Sicht die bereits vor dem Bau umstrittene Streckenführung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt am Main mit besonders steilen Streckenabschnitten (bis 4 Prozent), die zum einen die Nutzung durch Güterzüge faktisch unmöglich machen und zum anderen die Nutzbarkeit durch ICEs einschränken und eine extrem hohe Leistung von den dort verkehrenden Zügen abfordern, was möglicherweise zusätzliche Risiken erzeugt?

Würde sie die Strecke mit dem heutigen Kenntnisstand noch ebenso bauen (bitte ausführlich begründen)?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Zeit von 40 Minuten bis zum Eintreffen eines DB-Notfallmanagers beim ICE-Brand am 12. Oktober 2018, so dass erst dann die Oberleitung geerdet werden konnte und die Löscharbeiten beginnen konnten (Report Mainz vom 6. November 2018; bitte begründen)?
11. Welche Gebiete haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Notfallmanager der DB AG jeweils zu betreuen, und wie haben sich die Größen dieser Gebiete in den letzten 25 Jahren verändert (bitte tabellarische Auflistung der Einsatzgebiete mitsamt der betreuten Streckenlänge sowie der Veränderungen über die letzten 25 Jahre vorlegen)?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage der lokalen Feuerwehr, dass sie nicht ausreichend über die Gefahren an ICE-Zügen informiert worden sei (vgl. Report Mainz vom 6. November 2018), und welchen Verbesserungsbedarf sieht sie hier ggf.?
13. Welche Gefahren bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Lösch- und/oder Rettungseinsatz an einem ICE-Zug, der nicht vollständig geerdet wurde?
14. Welche Rechte, Ausbildungen und technischen Möglichkeiten haben nach Kenntnis der Bundesregierung die lokalen Feuerwehren gemäß der Brand-schutzhilfleistungsgesetze oder vergleichbarer Regelungen der verschiedenen Bundesländer in Hinblick auf die Erdung von Oberleitungen und Zügen sowie sonstigen Gefahren an Bahnstrecken sowie dem damit verbundenen Beginn von Lösch- und Rettungsarbeiten, und für welche Aufgaben muss jeweils der Notfallmanager hinzugezogen werden (bitte Auflistung nach Bundesländern vorlegen)?

15. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den unterschiedlichen Regelungen der Bundesländer bezüglich der Gefahrenabwehr im Bereich Eisenbahn bei Unfällen sowie für das Eingreifen der Feuerwehr mit oder ohne Notfallmanager, und sieht sie hier einen Bedarf für Vereinheitlichung (bitte ausführlich begründen)?
16. Welche Kompetenzen und Rechte zur Behebung von Störungen und zur Abwendung von Gefahren haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Triebfahrzeugführer der DB AG bisher, und wie bewertet die Bundesregierung dies insbesondere mit Blick auf die Erdung von Oberleitungen und Zügen als Voraussetzung für den Beginn von Lösch- und Rettungsarbeiten durch die Feuerwehr (bitte begründen)?
17. Sieht die Bundesregierung einen Überarbeitungsbedarf beim Notfallmanagement der DB (bitte ausführlich begründen)?
 - a) Falls nein, warum nicht?
 - b) Falls ja, welchen Überarbeitungsbedarf sieht sie hier im Einzelnen (bitte jeweils begründen)?
 - c) Falls ja, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um dies umzusetzen?
 - d) Welche Verbesserungen sind aus Sicht der Bundesregierung für die schnelle Evakuierung der Fahrgäste aus den Zügen im Unglücksfall notwendig (bitte begründen)?
18. Welche Konsequenzen ziehen die Bundesregierung und die DB AG aus dem Brandereignis am 12. Oktober 2018
 - a) generell,
 - b) für vielbefahrene Strecken, die durch dicht bewohntes Gebiet verlaufen,
 - c) für Tunnelstrecken und
 - d) für den geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21 mitsamt den langen Zulauftunnels (bitte jeweils ausführlich begründen)?
19. Wie würde aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG ein vergleichbarer ICE-Brand wie am 12. Oktober 2018 in dem fertiggestellten Tunnelsystem von Stuttgart 21 ablaufen,
 - a) wenn der Zug nicht mehr fahrfähig ist und im Tunnel zum Halten kommt oder
 - b) wenn der brennende Zug zur Evakuierung und zum Löschangriff in dem neuen Tiefbahnhof gestoppt werden müsste (bitte jeweils ausführlich beschreiben und begründen)?
20. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei den zu Stuttgart 21 gehörenden Tunnels sichergestellt, dass ein brennender ICE-Zug immer bis zum Tunnelausgang oder dem Tiefbahnhof fahren und dort sicher gebremst werden kann, auch wenn nach Medienberichten beim Ausfall der Energieversorgung der Luftvorrat in den Bremszylindern z. B. beim Fildertunnel gar nicht ausreichend ist oder wenn möglicherweise alle erreichbaren Bahnsteiggleise belegt sind (vgl. KONTEXT:Wochenzeitung vom 17. Oktober 2018; bitte ausführlich begründen)?

21. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass in den zu Stuttgart 21 gehörenden Tunnels sogenannte nasse Löschleitungen vorgesehen sind, die mit Wasser gefüllt sind, während zur Brandbekämpfung bei Loks und Zügen wie am 12. Oktober 2018 große Mengen von Löschschaum notwendig sind?

Wie ist im Ernstfall sichergestellt, dass in einem Notfall dort ausreichende Mengen an Löschschaum an der Einsatzstelle verfügbar sind (bitte begründen)?

22. Wie soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Brandbekämpfung in den engen zu Stuttgart 21 gehörenden Tunnelröhren durchgeführt werden?

Ist es im Notfall vorgesehen, den Zug abbrennen zu lassen, bis das Feuer von selbst erlischt, wie dies z. B. bei jenem Brandereignis am 11. September 2008 im Eurotunnel der Fall war, bei dem der Zug 16 Stunden lang brannte (vgl. The Guardian vom 12. September 2018, www.theguardian.com/uk/2008/sep/12/transport.channeltunnel1; bitte begründen)?

23. Mit welchen betrieblichen Einschränkungen müsste nach Kenntnis der Bundesregierung nach einem solchen Brandereignis in einem der Zulaufunnel beim künftigen Stuttgarter Tiefbahnhof gerechnet werden, bis die brandbedingten Schäden beseitigt sind und der Regelbetrieb wieder aufgenommen werden kann?

Wie würde nach Kenntnis der Bundesregierung der dortige Verkehr in den Wochen oder Monaten bis zur vollständigen Behebung abgewickelt werden (bitte begründen und Notfallfahrpläne beilegen)?

24. Steht die Bundesregierung auch nach dem Brandereignis am 12. Oktober 2018 noch uneingeschränkt zu ihren Antworten auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. zum Brandschutz bei Stuttgart 21 (Antwort auf Bundestagsdrucksache 19/5540)?

a) Falls nein, welche Aussagen müssten aus ihrer Sicht in welcher Weise relativiert oder verändert werden (bitte begründen)?

b) Falls ja, warum?

25. Wie bewertet die Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierten Aussagen des Brandschutzbeauftragten der DB AG (die einen ICE-Brand als quasi unmögliches Ereignis erscheinen lassen) in Anbetracht des Brandes vom 12. Oktober 2018 sowie von mindestens 38 weiteren Bränden in ICEs (laut Report Mainz vom 6. November 2018; bitte begründen)?

26. Wie bewertet die Bundesregierung die Hinweise des Brandschutzbeauftragten der DB AG auf angebliche „Hitzedetektoren“, „Bordlöschmittel“ und „Brandschutztüren“ in ICEs (vgl. Protokoll des 6. Schlichtungsgesprächs zu Stuttgart 21 vom 20. November 2010), in welchen Zügen sind diese nach Kenntnis der Bundesregierung tatsächlich vorhanden, und warum sind diese nach ihrer Kenntnis bei dem Brand am 12. Oktober 2018 wirkungslos geblieben (bitte Aussagen begründen und tabellarische Auflistung von „Hitzedektoren“, „Bordlöschmittel“ – inkl. genauer Spezifizierung derselben – und „Brandschutztüren“ – inkl. Spezifizierung der Brandschutzklasse – sowie weiteren vorhandenen Sicherheitsmaßnahmen gegen Feuer, aufgegliedert nach ICE-Baureihen vorlegen)?

27. Wie bewertet es die Bundesregierung mit dem heutigen Kenntnisstand, dass auch die im Bau befindliche Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sogar noch längere ähnlich steile Streckenabschnitte wie die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt am Main enthält, und welche möglichen Risiken für den Zugverkehr sieht sie hier besonders in Anbetracht der zahlreichen Brandereignisse auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt am Main (bitte ausführlich begründen)?

28. Welche ICE-Baureihen können nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig die im Bau befindliche Neubaustrecke Wendlingen–Ulm befahren?
29. Welche zusätzlichen Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Bestellung der ICE-4-Züge dadurch entstanden, dass diese eine besonders hohe Traktionsleistung zur Überwindung der Steigungen auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm erbringen müssen?

Berlin, den 14. November 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

