

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/6201 –**

Brandschutz bei Fernverkehrszügen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Anlagenenteil, 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 risikanalytisch bewertet werden.“ (Aussage des Brandschutzbeauftragten der DB AG, dokumentiert im Protokoll des 6. Schlichtungsgesprächs zu Stuttgart 21 vom 20. November 2010).

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 mitsamt 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)?

Züge mit sicherheitsrelevanten Defekten dürfen die Werkshalle nicht verlassen und nicht in Betrieb gehen. Nachfolgend wird die Verfügbarkeit der ICE bei Erstbereitstellung nach Werkstattaufenthalt für die jeweiligen Komponenten pro Triebzug dargestellt:

- a) Außentüren: 99 Prozent;
- b) WC: 99 Prozent;
- c) Klimaanlage: 98 Prozent;
- d) Bordrestaurants: 77 Prozent (dabei ist zu beachten, dass das Bordrestaurant in sich wieder aus vielen Komponenten besteht, die teilweise redundant sind);
- e) Reservierungsanzeigen: 92 Prozent;
- f) Antriebe: 93 Prozent;
- g) Bremsen: 99 Prozent (Bremsen sind am Zug hoch redundant ausgelegt, und es existieren mehrere Bremssysteme, die sich ergänzen);
- h) Für das Buchholzrelais existieren je ICE-Baureihe Vorschriften, die sich voneinander unterscheiden. Im Wesentlichen sind bei unterflurig angeordneten modernen Transformatoren Überbrückungen nicht zulässig;

i und j)

Ein Zug mit sicherheitsrelevanten Defekten darf die Werkhalle nicht verlassen und nicht in den Betrieb gehen.

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)?

Alle Defekte können in den Werken der DB Fernverkehr AG und der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH behoben werden. In Einzelfällen werden Triebzüge bei Dritten (z. B. beim Hersteller) instand gesetzt.

3. Wie bewertet die Bundesregierung das Instandhaltungsmanagement bei den Fernverkehrszügen der DB AG sowie die Verfügbarkeit von Ersatzzügen (bitte ausführlich begründen)?

Das Instandhaltungsmanagement der DB AG erfüllt die modernen Anforderungen und wird kontinuierlich ausgebaut. Die Weiterentwicklung der Instandhaltung zielt auf eine stärkere Flexibilisierung des Instandhaltungsprogramms. Insgesamt stehen Einsatzreserven an neun wichtigen Standorten zur Verfügung.

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)?

Seit dem 9. Dezember 2018 stehen 108 zugelassene Triebzüge für den Betrieb auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main zur Verfügung. Im täglichen Betrieb werden auf dieser Strecke ca. 70 Züge benötigt. Der Bedarf an Spitzentagen schwankt +/- fünf Triebzüge, da die DB Fernverkehr AG überwiegend ein Taktangebot unabhängig vom Wochentag anbietet.

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)?

Neben dem ICE 3 wird seit dem 9. Dezember 2018 auch der ICE 4 auf dieser Strecke eingesetzt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1i und 1j verwiesen.

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)?

Nach Information der DB AG ist die zeitlich eng begrenzte Überbrückung bei genau definierten Instandhaltungsmaßnahmen, z. B. Austausch des Transformatoröls, bei den Baureihen 401 und 402 in den Wartungsvorschriften vorgesehen.

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)?

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem, das bei den genannten Baureihen kein Überbrücken erlaubt. Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen keine Erkenntnisse vor, dass ICE 3, ICE 4 oder ICE-T mit überbrücktem Buchholz-Relais betrieben wurden.

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?

Als vorsorgliche Sofortmaßnahme hat die DB AG angegeben, dass die DB Fernverkehr AG die Transformatoren engmaschiger überprüft und vorhandene Prüfverfahren weiterentwickelt werden. Zudem werden die Brandschutzkonzepte überprüft.

Im Übrigen ist das Untersuchungsergebnis der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) abzuwarten.

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)?

Die Trassierung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main ist das Ergebnis eines langjährigen Planungs- und Abwägungsprozesses. Bei der gegebenen Topographie hätten flachere Gradienten längere und tiefer liegende Tunnel erfordert. Folge ist, dass die Antriebsleistung nicht auf einen oder zwei Triebköpfe konzentriert ist (wie bei ICE 1 und ICE 2), sondern auf mehrere Fahrzeuge im Zug verteilt werden muss. Die höhere Leistung der Züge ist auch auf die Anforderung zurückzuführen, dass die Züge auch bei Teilausfall der Motoren noch in der Lage sein sollen, die Strecke selbständig zu räumen.

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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 4 auf Bundestagsdrucksache 19/6275 verwiesen.

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)?

Die Zuständigkeitsbereiche eines Notfallmanagers sind so bemessen dass die Fahrtzeit vom Sitz des Notfallmanagers zu einem möglichen Ereignisort unter Zugrundelegung normaler Straßen- und Witterungsverhältnisse 30 Minuten nicht überschreitet. Die Zuständigkeitsbereiche wurden Ende der 1990er Jahre gebildet und im Jahr 2008 grundlegend überarbeitet. Darüber hinaus erfolgt eine jährliche örtliche Konsistenzprüfung, mit dem Ziel, örtliche Veränderungen zu erkennen. Im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung erfolgt zudem eine fortlaufende Auditing seitens des Eisenbahn-Bundesamtes.

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.?

Die Schulung von Einsatzkräften der Feuerwehren ist gemäß der jeweiligen landesrechtlichen Regelung Aufgabe der Kommunen, Kreise sowie des jeweiligen Landes. Die DB AG unterstützt die Schulung u. a. durch Informationsmaterial (z. B. Einsatzmerkblätter für Eisenbahnfahrzeuge).

13. Welche Gefahren bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Lösch- und/oder Rettungseinsatz an einem ICE-Zug, der nicht vollständig geerdet wurde?

Bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen können abhängig von der jeweiligen Baureihe bei nicht geerdeten Fahrzeugen elektrische Spannungen im Antriebsbereich auftreten.

14. Welche Rechte, Ausbildungen und technischen Möglichkeiten haben nach Kenntnis der Bundesregierung die lokalen Feuerwehren gemäß der Brand- schutzhilfeleistungsgesetze 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)?

Die Aufgaben der Feuerwehren enthalten gemäß den landesrechtlichen Regelungen Brandbekämpfung und Hilfeleistung. Das Bahnerden der Oberleitungen von Eisenbahnen ist eine Aufgabe des Anlagenbetreibers. Einsatzkräfte von Feuerwehren können im Bahnerden unterwiesen und entsprechend ausgerüstet werden, um im Ausnahmefall und bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen eine Bahnerdung vor Eintreffen des Notfallmanagers vorzunehmen. Unabhängig davon können Löscheinsätze unter Berücksichtigung der Vorgaben der DIN VDE 0132 „Brandbekämpfung und Technische Hilfeleistung im Bereich von elektrischen Anlagen“ auch bei unter Spannung stehenden Anlagen durchgeführt werden.

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)?

Der Bundesregierung sind keine unterschiedlichen Regelungen in den Ländern bekannt, die Einfluss auf ihr Verhalten bei Brandereignissen haben.

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)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

17. Sieht die Bundesregierung einen Überarbeitungsbedarf beim Notfallmanagement der DB (bitte ausführlich begründen)?
- Falls nein, warum nicht?
 - Falls ja, welchen Überarbeitungsbedarf sieht sie hier im Einzelnen (bitte jeweils begründen)?
 - Falls ja, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um dies umzusetzen?
 - Welche Verbesserungen sind aus Sicht der Bundesregierung für die schnelle Evakuierung der Fahrgäste aus den Zügen im Unglücksfall notwendig (bitte begründen)?

Ein möglicher Überarbeitungsbedarf des Notfallmanagements der DB AG kann sich aus dem Untersuchungsergebnis der BEU ergeben. Es gilt das Untersuchungsergebnis abzuwarten.

18. Welche Konsequenzen ziehen die Bundesregierung und die DB AG aus dem Brandereignis am 12. Oktober 2018
- generell,
 - für vielbefahrene Strecken, die durch dicht bewohntes Gebiet verlaufen,
 - für Tunnelstrecken und

Mögliche Konsequenzen werden erforderlichenfalls nach Vorliegen des Untersuchungsergebnisses der BEU festzulegen sein.

- für den geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21 mitsamt den langen Zulauf-tunnels (bitte jeweils ausführlich begründen)?

Die DB AG plant und arbeitet auf Basis der anerkannten Regeln der Technik. Der Vollbrand eines Eisenbahnfahrzeuges ist Planungsgrundlage für alle brand-schutztechnischen Vorkehrungen. Das gilt insbesondere auch für Tunnel und Bahnhöfe. Daher besteht keine Veranlassung für Veränderungen.

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,
- wenn der Zug nicht mehr fahrfähig ist und im Tunnel zum Halten kommt, oder
 - wenn der brennende Zug zur Evakuierung und zum Löschangriff in dem neuen Tiefbahnhof gestoppt werden müsste (bitte jeweils ausführlich beschreiben und begründen)?

Die für die Sicherheit notwendigen Abläufe beim Brand eines Zuges sind in allen Tunneln und unterirdischen Bahnhöfen gleich.

20. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei den zu Stuttgart 21 gehörenden Tunneln 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)?

Die Herausfahrt aus dem Tunnel, bzw. der Halt am Bahnsteig sind Bestandteile der einzelnen Sicherheitsstufen und werden bei Unmöglichkeit immer durch die nächste Sicherheitsebene – in diesem Fall Evakuierung und Brandbekämpfung im Tunnel – beherrscht. Die Evakuierung und Brandbekämpfung von Zügen ist sowohl im Tunnel als auch in unterirdischen Personenverkehrsanlagen planerisch und einsatztaktisch vorgesehen. Dafür sind die Anlagen mit allen notwendigen technischen Anlagen wie z. B. Notausgängen oder Löschwasseranlagen ausgestattet.

21. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass in den zu Stuttgart 21 gehörenden Tunneln 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)?

Wasser ist immer das Löschmittel der ersten Wahl und daher sowohl gemäß nationaler als auch internationaler Abstimmung in langen Eisenbahntunneln und komplexen Personenbahnhofsanlagen vorgesehen. Der Einsatz anderer möglicher Löschmittel wie Schaum oder Pulver wird von der zuständigen Feuerwehr im Einsatzfall selbst entschieden und die Materialien an die Einsatzstelle gebracht.

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)?

Nach der Rettung der betroffenen Personen obliegt es der einsatztaktischen Abwägung der verantwortlichen zuständigen Feuerwehr zu entscheiden, ob sie den

Brand löscht oder kontrolliert abbrennen lässt. Bei dem Brand im Eurotunnel handelte es sich um einen Zug, der Lkw transportierte. Dieses Szenario kann nicht auf Stuttgart 21 bezogen werden, da Güterzüge in den Tunnelröhren von Stuttgart 21 nicht fahren.

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)?

In einem solchen Fall würden mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen alternative Fahrplankonzepte unter Beachtung der verfügbaren Kapazität auf geeigneten Umleitstrecken erarbeitet und kurzfristig umgesetzt werden.

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?

Ja. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18d verwiesen.

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)?

Der Brandschutzbeauftragte der DB AG hat zutreffend ausgeführt, dass der Brand von Reisezügen ein Ereignis mit relativ geringer Eintrittswahrscheinlichkeit ist.

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 „Hitzedetektoren“, „Bordlöschmittel“ – inkl. genauer Spezifizierung derselben – und „Brandschutztüren“ – inkl. Spezifizierung der Brandschutzklasse – sowie weiteren vorhandenen Sicherheitsmaßnahmen gegen Feuer, aufgegliedert nach ICE-Baureihen vorlegen)?

Der Brandschutzbeauftragte der DB AG hat auf die für Schienenfahrzeuge vorhandenen brandschutztechnischen Vorgaben der EN 45545 hingewiesen. Diese brandschutztechnischen Vorgaben müssen Reisezüge erfüllen. Einzelheiten sind den genannten Normen zu entnehmen. Nach Angaben der DB AG haben die Sicherheitssysteme bei dem Brand am 12. Oktober 2018 funktioniert.

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)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist aus der in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 17/5700 dargelegten Streckenneigung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm kein höheres Risiko gegenüber der Strecke Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main abzuleiten.

28. Welche ICE-Baureihen können nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig die im Bau befindliche Neubaustrecke Wendlingen–Ulm befahren?

Alle ICE-Baureihen, die zum Einsatzzeitpunkt über eine ETCS-Ausrüstung verfügen, können die 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?

Keine.

