



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 14.07.2015
Seite 1 von 1

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr und
digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay, Herbert
Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der DIE LINKE
betreffend

**„Aufklärung von Wegrollvorgängen bei der Bahn aufgrund der
Gleisneigung in Bahnhöfen“**

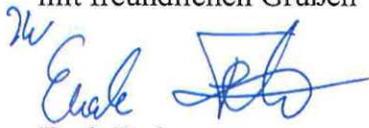
- Drucksache 18/5366

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen


Enak Ferlemann



Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der DIE LINKE betreffend

„Aufklärung von Wegrollvorgängen bei der Bahn aufgrund der Gleisneigung in Bahnhöfen“

- Drucksache 18/5366

Vorbemerkung der Bundesregierung

Entgegen der Behauptung der Fragesteller in ihrer Vorbemerkung sind Züge im Bahnhof nicht gebremst. Vielmehr werden die Bremsen kurz vor dem Stillstand des Zuges ausgelöst, damit der Fahrzeugverband sich wieder strecken kann, um dadurch anschließend erneut ein komfortables Anfahren zu ermöglichen. Bei jedem Bremsvorgang legen die Bremsen sukzessive an, beginnend mit dem führenden Fahrzeug, in dem der Triebfahrzeugführer – gemeinhin als Lokführer bezeichnet – die Bremsung einleitet. Bedingt durch das technische System der Druckluftbremse und die Strömungsgeschwindigkeit der Luft durch den gesamten Zug wird jedes nachfolgende Fahrzeug mit geringer zeitlicher Verzögerung gegenüber dem vorigen Fahrzeug gebremst, wodurch es leicht auf dieses aufläuft und die Puffer etwas eingedrückt werden und für die Dauer der Bremsung bleiben. Durch das Lösen der Bremsen, das ebenfalls beim ersten Fahrzeug beginnt und sich dann mit leichter Verzögerung bis zum letzten Fahrzeug fortsetzt, rollen die ersten Fahrzeuge schon wieder ungebremst, während die letzten Fahrzeuge noch bis zum Stillstand des Zuges gebremst werden, so dass der Fahrzeugverband sich wieder streckt.

Wenn ein Zug auf einem geneigten Gleis anhalten muss, was auch vor vielen Signalen auf der freien Strecke möglich ist, dann kann der Triebfahrzeugführer durch Betätigen der Zusatzbremse, die nur auf sein eigenes Fahrzeug wirkt – Lokomotive, Triebwagen, Triebkopf oder Steuerwagen –, ein Wegrollen des Zuges vermeiden.

Frage 1: *Auf welchen Gleisen mit welcher genauen Längsneigung haben die erfassten Wegrollvorgänge im Kölner Hauptbahnhof stattgefunden (bitte tabellarische Auflistung aller Vorgänge)?*

Antwort:

Seit 2010 sind der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) folgende Vorgänge bekannt:

Tag	Zeit	Ort	Gleis
18.03.2010	19:25	Köln Hbf	5

30.09.2010	06:44	Köln Hbf	6
07.11.2010	10:08	Köln Hbf	5
11.10.2011	05:04	Köln Hbf	5
25.04.2012	05:07	Köln Hbf	4
10.06.2012	06:06	Köln Hbf	4
15.02.2013	05:05	Köln Hbf	5
18.03.2013	05:07	Köln Hbf	4
21.03.2013	04:58	Köln Hbf	5
26.03.2013	16:50	Köln Hbf	7
23.04.2013	06:09	Köln Hbf	4
25.04.2013	06:06	Köln Hbf	4
13.08.2013	11:55	Köln Hbf	6
23.10.2013	06:10	Köln Hbf	4
09.11.2013	05:10	Köln Hbf	4
22.11.2013	11:00	Köln Hbf	6
23.01.2014	06:09	Köln Hbf	4
18.06.2014	06:04	Köln Hbf	4
14.08.2014	04:47	Köln Hbf	5
25.09.2014	05:23	Köln Hbf	4
03.11.2014	05:00	Köln Hbf	5
18.01.2015	16:31	Köln Hbf	3

Nach den Örtlichen Richtlinien für Zugbegleitpersonal (Zub) gelten für Köln Hbf folgende Längsneigungen:

Gleis 2	5,160 ‰
Gleis 3	6,800 ‰
Gleis 4-8	3,680 ‰.

Hinweis:

Im Vergleich zu der Antwort auf die Schriftliche Frage des MdB Matthias Gastel Nr. 69 auf BT-Drs. 18/4044 sind für den Zeitraum August bis November 2013 weitere Vorgänge aufgeführt. Das Fehlen dieser Vorgänge resultiert aus einem Versehen des EUB.

Frage 2: *Wie viele Personen wurden bei diesen Vorgängen in welcher Schwere verletzt?*

Antwort:

Bei den oben genannten Ereignissen wurden 8 Personen leicht verletzt.

Frage 3: *Wie, durch welche zuständige Stelle und in welchem Zeitrahmen wurden bzw. werden diese und andere Wegrollvorgänge untersucht?*

Antwort:

Innerhalb der Bundeszuständigkeit obliegt die Untersuchung gefährlicher Ereignisse bei Eisenbahnen der EUB. Dabei schreibt die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV), mit der das Kapitel V – Untersuchung von Unfällen und Störungen – der „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ 2004/49/EG umgesetzt wurde, nur nach schweren Unfällen verbindlich eine Unfalluntersuchung durch die zuständige Untersuchungsbehörde vor. In den übrigen Fällen kann sie Untersuchungen anstellen, um durch die Ermittlung der Ursachen einer Wiederholung gefährlicher Ereignisse vorzubeugen. Dabei ist sie auf Informationen über gefährliche Ereignisse durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen angewiesen, die einen Ermessensspielraum bei der Bewertung der Gefährlichkeit haben.

Unabhängig von der Meldepflicht müssen auch die Eisenbahnen im Rahmen ihrer Verpflichtung zu einer sicheren Betriebsführung derartige Vorkommnisse untersuchen und geeignete Gegenmaßnahmen treffen.

Frage 4: *Welche Gründe für das Wegrollen sind bei den Analysen jeweils festgestellt worden?*

Antwort:

Ursächlich für das Wegrollen waren stets nicht ausreichend gebremste Fahrzeuge. Teilweise kam erschwerend hinzu, dass bei bestimmten Gegebenheiten Bremsproben durchzuführen waren und dazu alle an die den ganzen Zug durchlaufende Hauptluftleitung angeschlossenen Bremsen eines Zugverbandes gelöst werden mussten. Dabei hätte ein hiervon unabhängiges Bremssystem nur im ersten Fahrzeug eines Zuges bedient werden müssen, um ein unbeabsichtigtes Wegrollen zu verhindern.

Frage 5: *Welche der untersuchten Wegrollvorgänge hätten durch eine – in diesem Falle technisch bzw. baulich unmögliche – längs-horizontale Lage der Gleise im Kölner Hauptbahnhof verhindert werden können?*

Antwort:

Alle Wegrollvorgänge hätten grundsätzlich neben der jederzeit möglichen Bremsung nur des führenden Fahrzeugs theoretisch auch durch eine – in diesem Falle baulich unmögliche – vollständig horizontale Anordnung der Gleise im Kölner Hauptbahnhof verhindert werden können.

Frage 6: *Welche weiteren Untersuchungen stehen noch aus, und aus welchem Grunde wurden diese bislang noch nicht abgeschlossen?*

Antwort:

Gegenwärtig stehen seitens der EUB keine Untersuchungen zu Wegrollvorgängen aus.

Frage 7: *Welche Wegrollvorgänge in welchen anderen Bahnhöfen wurden der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes oder einer anderen zuständigen Stelle seit dem Jahr 2000 angezeigt?*

Antwort:

Der EUB sind folgende Vorgänge bekannt:

Zeitpunkt des Ereignisses	Ereignisort	Gleis
21.08.2003 17:55	Münster (Westf) Pbf	3
07.11.2003 22:02	Hamburg Hbf	7 b
07.05.2005 02:10	Dortmund Bbf	208
27.05.2009 21:29	Bedburg-Hau	1
22.04.2011 13:57	Mülheim (Ruhr) Hbf	6
09.07.2011 09:35	Berlin Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof	3
31.03.2012 12:15	Düsseldorf Hbf	4

Frage 8: *Hat die Bundesregierung Kenntnis über weitere Wegrollvorgänge? Wenn ja, welche weiteren entsprechenden Vorgänge sind der Bundesregierung bekannt?*

Antwort:

Nein.

Frage 9: *Welche Empfehlungen für die Erhöhung der Sicherheit sind aufgrund der Analysen zu Wegrollvorfällen von der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes oder einer anderen zuständigen Stelle gegeben worden?*

Antwort:

Seitens der EUB wurden keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

Die DB Fernverkehr AG hat bereits eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserungen der Betriebssicherheit initiiert. Dazu gehören:

Personelle Maßnahmen, unter anderem:

- Nachschulung der Triebfahrzeugführer (Tf) mit Lernerfolgskontrolle,
- Belehrung der Tf,
- zusätzliche direkte Überwachungen.

Organisatorische Maßnahmen:

- Herausgabe der Weisung F-W 2013-030 für Tf zum 23.04.2013 als ad hoc-Weisung mit dem Inhalt: "Sichern Sie bei einer Bremsprobe die Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung mit der Maximalbremskraft der Zusatzbremse des führenden Fahrzeugs."

Begleitende Maßnahmen:

- Beobachtung der betrieblichen Abläufe beim betrieblichen Wenden in Köln Hbf durch Gruppenleiter Tf und Betriebsingenieure in der 13. und 14. KW,
- Erneute Beobachtung der Vorgänge durch die Betriebsingenieure seit 23.04.2013,
- verstärkte Überwachungen durch die Führungskräfte.

Frage 10: *Welche Empfehlungen für die Erhöhung der Sicherheit sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Analysen zu Wegrollvorfällen von Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstellen anderer EU-Staaten erlassen worden?*

Antwort:

Der EUB liegen keine Erkenntnisse zu Empfehlungen für die Erhöhung der Sicherheit zu Wegrollvorgängen anderer EU-Staaten vor.

Frage 11: *Wie schätzt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Ereignisse im Kölner Hauptbahnhof die gemäß Planfeststellungsbeschluss mehr als viermal höhere Längsneigung der Gleise im geplanten neuen Stuttgarter Tiefbahnhof ein?*

Antwort:

Physikalisch erwachsen daraus keine Schwierigkeiten, weil Eisenbahnbremsen Züge auch in wesentlich stärker geneigten Gefälleabschnitten halten können.

Es ist Aufgabe der DB AG, die gebotenen Maßnahmen in Stuttgart zu ergreifen, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, und im Rahmen des Verfahrens für die Inbetriebnahme genehmigung nachzuweisen. Das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde wird die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüfen und, sofern erforderlich, zusätzliche Auflagen erteilen.

Frage 12: *Welche Soll- oder Kann-Bestimmungen (Angabe in Promille) geben nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die anderen EU-Mitgliedstaaten für die Längsneigung von Bahnhofsgleisen für Bahnhöfe, in denen auch Hochgeschwindigkeitszüge halten (bitte tabellarische Auflistung), vor?*

Antwort:

Über die einzelnen Bestimmungen in anderen EU-Mitgliedstaaten liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Frage 13: *Welche Empfehlungen für die Längsneigung von Bahnhofsgleisen geben die Europäische Eisenbahagentur (ERA), der Internationale Eisenbahnverband (UIC) oder andere Internationale Eisenbahnorganisationen?*

Antwort:

Die Europäische Kommission hat in ihrer Verordnung (EU) 1299/2014 vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union verbindlich festgelegt, dass die Längsneigung von Hauptgleisen neuer Personenverkehrsstrecken maximal 35 Promille betragen darf. In neuen Gleisen, in denen regelmäßig Fahrzeuge angehängt oder abgekuppelt werden sollen, darf die Längsneigung jedoch 2,5 Promille nicht überschreiten.

Frage 14: *Inwieweit unterstützt die Bundesregierung eine Regelung wie die in China, der zufolge Bahnhofsgleisen in Bahnhöfen, in denen Hochgeschwindigkeitszüge halten, völlig eben anzulegen sind?*

Antwort:

Die Bundesregierung hält die Anordnung von Bahnhofsgleisen in der Horizontalen für anstrebenswert. Letztlich müssen in jedem Einzelfall alle Aspekte berücksichtigt und insgesamt optimal auf einander abgestimmt werden.