

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Bleck, Wolfgang Wiehle,
Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/8143 –

ICE-Brand auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bei Dierdorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 12. Oktober 2018 kam es zu einem Brand im ICE 511 auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bei Dierdorf. Die Fraktion der AfD hatte bereits eine Kleine Anfrage zum selben Thema gestellt (Bundestagsdrucksache 19/6942). Verwiesen wurde ausschließlich auf zwei andere beantwortete Kleine Anfragen (Bundestagsdrucksachen 19/6201 und 19/6275). Inhaltlich blieben nach Ansicht der Fragesteller dabei einige Fragen offen.

1. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen in den Jahren 2016, 2017 und 2018 Züge mit sicherheitsrelevanten Defekten die Werkshalle verlassen haben und seitens eines Eisenbahnverkehrsunternehmens in Betrieb genommen worden sind, obwohl ein Zug mit sicherheitsrelevanten Defekten die Werkshalle nicht verlassen und nicht in den Betrieb gehen darf (gemäß der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/6201)?

Der Bundesregierung sind keine entsprechenden Fälle bekannt.

Die DB AG teilt mit, dass alle von ihr bereitgestellten Züge sicher sind und für den Betriebseinsatz mit Fahrgästen bereit.

2. Hat die Bundesregierung über die Erkenntnis hinaus, dass dem Eisenbahn-Bundesamt keine Fälle bekannt sind, in denen das Buchholzrelais in Zügen der Baureihen 403, 406 und 407 (ICE 3) überbrückt worden ist, weitergehende Erkenntnisse, weshalb Lokführer sich gegenüber Medien in diesem Sinne geäußert haben?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine weitergehenden Erkenntnisse vor.

3. Wie lange betrug nach Kenntnis der Bundesregierung die Zeit zwischen Alarmierung des Notfallmanagements und Ausrücken des Notfallmanagers?
4. Wie lange betrug nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrzeit zwischen Ausrücken des Notfallmanagers und Eintreffen am Einsatzort?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG teilt mit, dass eine Dokumentation der tatsächlichen Abfahrtszeit DB-intern nicht erfolgt.

Der Notfallmanager traf ca. 40 Minuten nach Verständigung beim Einsatzleiter ein.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 19/6866 verwiesen.

5. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung eine Doppelalarmierung mit zwei oder mehreren Notfallmanagern ausgelöst?

Nach Aussagen der DB AG ist eine Doppelalarmierung von zwei Notfallmanagern nicht vorgesehen.

6. Wurde von der Untersuchungsbehörde überprüft, ob seitens des Eisenbahnverkehrsunternehmens das genutzte Transformatorenöl (Shell Diala S3 ZX-I) entsprechend den Herstellerleitlinien luftdicht und in klimatisierten, geschlossenen Gebäuden erfolgte?

Auf die noch laufenden Untersuchungen der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) wird verwiesen.

7. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung letztmalig ein Transformatorenölwechsel – bei dem verwendeten Transformatorenöl handelt es sich um ein der Spezifikation nach IEC 60296 (2003) erfüllendes Mineralöl, das eine hervorragende Altersbeständigkeit, jedoch einen relativ niedrigen Flammpunkt von 138 Grad Celsius (ISO 2719) aufweist – im betroffenen Transformator durchgeführt?

Nach Auskunft der DB AG wurde ein Wechsel des Trafoöls nicht durchgeführt.

8. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nicht dazu übergegangen, ein Transformatorenöl aus synthetischem Kohlenwasserstoff einzusetzen (z. B. Shell Diala S4 ZX-I GTL), das einen deutlich höheren Flammpunkt von 191 Grad Celsius aufweist?

Die DB AG teilt mit, dass nach der Ankündigung der Produktionseinstellung des bisher verwendeten Transformatorenöls durch die Firma Shell, seit 2016 das von Shell empfohlene Substitut Shell Diala S4 ZX-I im Rahmen der außerplanmäßigen Wartung von Transformatoren der BR403/406 verwendet wurde. Vor dem Ereignis gab es keinen Anlass und auch keine Hinweise darauf, das Mineralöl in den Transformatoren außerplanmäßig ersetzen zu müssen.

9. Hat die Bundesrepublik Deutschland als Aktionär der Deutschen Bahn AG über die sie vertretenen Aufsichtsratsmitglieder den Vorstand des Unternehmens befragt, ob ein Einspareffekt aus der Verwendung eines preisgünstigeren mineralischen Transformatorenöls statt teurerer vollsynthetischer Transformatorenöle in einem Verhältnis zum betriebswirtschaftlichen Verlust eines ICE-E-Wagons und dem volkswirtschaftlichen Schaden durch die Streckensperrung steht?

Die Verwendung von Transformatorenölen war nicht Gegenstand der Beratungen im Aufsichtsrat.

