

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),  
Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter  
und der Fraktion der F.D.P.  
– Drucksache 14/3137 –**

### **Sicherheit von ICE-Zügen und Verkehrskonzept der Bundesregierung**

In der jüngsten Vergangenheit häufen sich die Probleme der Deutschen Bahn AG mit ihren ICE-Zügen. Das Paradedepferd im Schienenfernverkehr weist technische Mängel in einem Umfang auf, der für den wirtschaftlichen Betrieb und für die Sicherheit im Schienenverkehr bedeutsam ist. Dabei sind alle drei ICE-Generationen in nahezu gleichem Maß von technischen Unzulänglichkeiten, Beschränkungen und Schwierigkeiten erfasst. Das hohe Ansehen, das die Deutsche Bahn AG (DB AG) in Bezug auf Zustand und Ausstattung ihres Fuhrparks genießt, ist gefährdet.

#### **Vorbemerkung**

Die ICE-Züge der Deutschen Bahn AG (DB AG) unterliegen bei ihrem vornehmlichen Einsatz im Hochgeschwindigkeitsverkehr erheblichen dynamischen Belastungen, die auf Dauer zu Ermüdungserscheinungen an einzelnen Bauteilen führen können. Diese seit langem bekannten werkstoffkundlichen Sachverhalte erfordern zwingend periodische Überprüfungen der kritischen Bauteile. Die Beseitigung der bei einer derartigen Überprüfung kürzlich erkannten Schwachstelle an einer bei ICE 1 und ICE 2 ähnlichen Konstruktion wurde zwischen der DB AG und der Aufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt (EBA) einvernehmlich geregelt und dann in einer behördlichen Anordnung verbindlich festgestellt. Der ICE 3 durchläuft ein sehr anspruchsvolles Zulassungsverfahren für eine reguläre Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h, das das Zusammenwirken verschiedenster, teilweise sehr innovativer Komponenten am Fahrzeug aber auch am Fahrweg beleuchtet und planmäßig verläuft. Darüber hinaus können, wie bei jedem anderen technischen System auch, in der Anfangsphase Schwierigkeiten auftreten, die als „Kinderkrankheiten“ zu bewerten sind, die im Bereich der DB AG allerdings besonders aufmerksam von der Öffentlichkeit verfolgt werden.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. April 2000 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden Angaben zu bewerten.

1. Welche Auswirkungen haben die jüngsten Probleme mit den ICE-Zügen der ersten Generation im Hinblick auf notwendige Aktivitäten des Eisenbahn-Bundesamtes unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit für die Fahrgäste der DB AG?

Keine. Die Beseitigung der aufgetretenen Probleme wurde einvernehmlich und unter gebührender Würdigung der unabdingbaren Sicherheitserfordernisse zwischen der DB AG und dem EBA geregelt. Defizite sind dabei nicht aufgetreten.

2. Reicht das Sicherheitskonzept der DB AG nach Ansicht der Bundesregierung aus, um eine ausreichende Überwachung des Zustands des rollenden Materials der DB AG gerade unter dem bestehenden wirtschaftlichen Druck dauerhaft zu gewährleisten?

Die ausreichende Überwachung des Fahrzeugparks ist für die DB AG – unabhängig von der rechtlichen Verpflichtung – neben einem Kostenfaktor auch ein gewichtiges Verkaufsargument, das unter dem Stichwort „Sicherheit“ bei einer wirtschaftlichen Betrachtung positiv zu Buche schlägt. Die DB AG hat ihr Sicherheitskonzept mit ihrer Aufsichtsbehörde abgestimmt, die stichprobenartig die Einhaltung kontrolliert. Der reibungslose Ablauf bestätigt die sach- und fachgerechte Ausgestaltung des Sicherheitskonzeptes.

3. Sieht die Bundesregierung rechtliche Möglichkeiten, die bestehende Sicherheitsphilosophie der DB AG zu überprüfen oder zu korrigieren, und wenn ja, welchen Handlungsbedarf leitet sie daraus ab?

Die Bundesregierung sieht derzeit keinen Handlungsbedarf, den rechtlichen Rahmen der Sicherheitsbestimmungen im Eisenbahnverkehr zu ändern.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die vom Eisenbahn-Bundesamt verhängten Geschwindigkeitsbeschränkungen für die ICE 2 und 3 hinsichtlich der zukünftigen Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene im Hochgeschwindigkeitsverkehr?

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen für die ICE-2-Züge betreffen nur Fahrten im Hochgeschwindigkeitsbereich mit führenden Steuerwagen bei extremen Windverhältnissen und wirken sich daher nur bei Abweichungen vom Betriebsprogramm der DB AG aus.

Die ICE-3-Züge werden vorerst für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugelassen. Dies entspricht dem zunächst vorgesehenen Einsatz. Die Bundesregierung geht jedoch davon aus, dass die neuen ICE-3-Züge später für die beantragte Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h zugelassen werden können. Konsequenzen für die Neubaustrecke Köln–Frankfurt sind daher aus der derzeitigen Zulassung dieser Fahrzeuge nicht zu ziehen. Im Übrigen ist für den Bau einer Strecke eine ausgewählte Fahrzeugbauart nicht maßgeblich.

5. Wie ist die Haltung der Bundesregierung im Hinblick auf die bestehende Diskrepanz zwischen den teuren Investitionen in hochgeschwindigkeitstaugliche Strecken einerseits und die verfügbaren Geschwindigkeitsbeschränkungen andererseits?
6. Sieht die Bundesregierung eine Grundlage, mit der unnötige Investitionen des Bundes in Hochgeschwindigkeitsstrecken von der DB AG zurückgefordert werden könnten, wenn diese das Geschwindigkeitspotenzial nicht auszunutzen in der Lage ist?

Die verhängten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind an bestimmte Bedingungen für die Aufhebung geknüpft, die schnell zu erfüllen sind. Nach Auffassung der Bundesregierung besteht daher keine Diskrepanz zwischen Streckeninvestitionen und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Folglich sieht sie auch weder eine Grundlage noch eine Notwendigkeit für Rückforderungen von langlebigen Investitionen des Bundes in die Hochgeschwindigkeitsstrecken.

7. Welche eigenen Aktivitäten entwickelt die Bundesregierung, um den Grund für die Geschwindigkeitsbeschränkungen beseitigen zu helfen?
8. Welche Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf das Verkehrskonzept im Hochgeschwindigkeitsbereich sieht die Bundesregierung insbesondere für die im Neubau befindliche ICE-Strecke Köln–Frankfurt?

Da der Grund für die Geschwindigkeitsbeschränkungen allein im unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG liegt und eine schnelle Mängelbehebung zu erwarten ist, sieht die Bundesregierung weder eine Veranlassung für hoheitliche Einflussnahmen noch Auswirkungen auf das Verkehrskonzept im Hochgeschwindigkeitsbereich im Allgemeinen oder auf die im Bau befindliche ICE-Strecke Köln–Frankfurt im Besonderen.

9. Hat das Tempolimit für den ICE Auswirkungen auf die Daten und Grundlagen, die letztlich zum Aus für den Bau der Transrapid-Referenzstrecke zwischen Berlin und Hamburg geführt haben, weil auf der dortigen Schienenverbindung die erwarteten Geschwindigkeiten nicht erreicht werden können?

Das Aus für den Bau der Transrapid-Referenzstrecke zwischen Berlin und Hamburg beruht auf mangelnder Wirtschaftlichkeit und fehlender Finanzierbarkeit.

10. Teilt die Bundesregierung angesichts der oben dargestellten Probleme die Auffassung, dass die Leistungsfähigkeit der Rad-Schiene-Technik in Deutschland beschränkt ist mit dauerhaften Folgen für die Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene und seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den anderen Verkehrsträgern einschließlich Magnetschwebetechnik?

Ausgehend von den gleichen physikalischen Gesetzmäßigkeiten in Deutschland, wie sie im Ausland gelten, und in Kenntnis erfolgreicher Eisenbahnverkehre mit Geschwindigkeiten von 300 km/h in Frankreich, teilt die Bundesregierung nicht die Sorge um eine begrenzte Leistungsfähigkeit der Rad-Schiene-Technik in Deutschland.