

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Zulassung von Gelenktragwagen der Deutsche Bahn AG

Im ARD-Nachrichtenmagazin „plusminus“ wurde am 6. Juni 2006 über die von der Deutsche Bahn AG beantragte Zulassung des Gelenktragwagens Bauart Sggrss durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) berichtet. Danach hat das EBA die Genehmigung zunächst versagt, nachdem der entsprechend des Regelwerks der Vereinigung europäischer Eisenbahngesellschaften (UIC) höchstzulässige Entgleisungsquotient Y/Q i. H. v. 0,8 bei Messungen um mehr als 25 Prozent überschritten wurde. Dies könne unter ungünstigen Bedingungen zu einem „Klettern“ des Rades und damit zu Entgleisungen führen.

Auch externe Gutachten – wie das des Deutschen Instituts für Normung (DIN) – warnten dem Bericht zufolge vor einer Überschreitung des Grenzwertes.

Dessen ungeachtet hat nach Aussage des Magazins das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Anfang des Jahres 2006 das EBA angewiesen, die „Anträge auf Abnahme nicht weiter mit der dargelegten Argumentation abzulehnen“; stattdessen sei die Bauart zuzulassen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bestätigt die Bundesregierung, das EBA angewiesen zu haben, Anträge auf Abnahme des Gelenktragwagens Bauart Sggrss nicht weiter mit der Begründung abzulehnen, es handele sich bei dem höchstzulässigen Entgleisungsquotienten 0,8 um einen sicherheitsrelevanten Wert, der unbedingt einzuhalten sei?
2. Welche Gründe waren gegebenenfalls dafür ausschlaggebend?
3. Wurden für diesen Fahrzeugtyp im vorigen Jahr fahrtechnische Versuche vorgenommen, um die Zulassungsprüfung vorzubereiten und stellte sich dabei heraus, dass dieser Wagentyp anfälliger für Entgleisungen ist, als er nach geltendem Sicherheitsgrenzwert eigentlich sein darf?

4. Trifft es zu, dass der zur Zulassung anstehende Wagentyp auf einen Wert von über 1,0 beim so genannten Entgleisungsquotienten Y/Q gekommen ist?
Wenn ja, welches waren die Ursachen dafür?
5. Bestätigt die Bundesregierung, das EBA angewiesen zu haben, Anträgen auf Abnahme des Gelenktragwagens Bauart Sggrss stattzugeben?
Gab es in diesem Zusammenhang weitere Anweisungen des BMVBS an das EBA?
6. Welche Gründe waren gegebenenfalls dafür ausschlaggebend?
7. Trifft es zu, dass das BMVBS die Auffassung vertreten hat, der Entgleisungsquotient Y/Q sei nicht sicherheitsrelevant, sondern sei vorrangig im Interesse einer möglichst wirtschaftlichen Verschleißentwicklung des Oberbaus festgelegt worden?
8. Gab es, nachdem das EBA seine Absicht erklärte, die Bauart Sggrss nicht abnehmen zu wollen, Gespräche zwischen dem BMVBS und der Deutsche Bahn AG; was hatten diese gegebenenfalls zum Inhalt und zum Ergebnis?
9. Welche Bedeutung hat der Entgleisungsquotient Y/Q für die Bundesregierung; misst sie diesem einen sicherheitsrelevanten Stellenwert bei?
10. Sind der Bundesregierung gutachterliche Stellungnahmen bekannt, wonach der Entgleisungsquotient Y/Q durchaus eine sicherheitsrelevante Beurteilungsgröße, jedoch kein Qualitätskriterium hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Oberbaus ist?
11. Wurden der Deutsche Bahn AG im Rahmen der Betriebsgenehmigung der Bauart Sggrss Auflagen erteilt?
Was sehen diese gegebenenfalls vor?
12. Trifft es zu, dass die Bauart Sggrss der UIC 518, mithin einem europäisch einheitlichen Regelwerk nicht entspricht?
Wenn ja, kann man Probleme bei der Zulassung dieser Bauart im europäischen Ausland ausschließen?
13. Befinden sich Waggons des fraglichen Typs inzwischen im Fahreinsatz?
14. Welcher Sicherheitsgrenzwert gilt für diesen Waggontyp in anderen europäischen Staaten?
15. An welche Bauarten denkt die Bundesregierung bei ihrer Aussage gegenüber „plusminus“, ähnliche Bauarten seinen bereits Jahrzehnte im Ausland im Einsatz?
Welche Unterschiede weisen diese gegenüber der Bauart Sggrss auf?
16. Erachtet die Bundesregierung es für notwendig, die Waggons der Bauart Sggrss – ggf. nach einer gewissen Zeitspanne – einer erneuten Prüfung durch das EBA zu unterziehen?
17. Wurde der ursprünglich für die Zulassung des fraglichen Wagentyps zuständige kommissarische Referatsleiter beim EBA im Verlauf des Zulassungsverfahrens durch einen anderen Referatsleiter abgelöst?
18. Wie plant sich das BMVBS bei zukünftigen Zulassungsverfahren zu verhalten, bei denen der für den jeweiligen Wagentyp geltende Grenzwert für Entgleisungsquotienten überschritten wird?
19. Sollten die bisher geltenden Grenzwerte geändert werden?

20. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Wagentypen, die dem hier in Rede stehenden vergleichbar sind, bereits in der Vergangenheit Zulassungen erhalten haben?

Um welche Wagentypen handelt es sich dabei?

21. Wie will die Bundesregierung vermeiden, dass sich aus dem hier nachgefragten Vorgang ein Präzedenzfall für andere Zulassungsverfahren entwickelt, bei denen ebenfalls der Grenzwert für Entgleisungskoeffizienten überschritten wird?

22. Welche haftungsrechtlichen Konsequenzen für die Bundesrepublik Deutschland können sich daraus ergeben, wenn ein Unfall geschieht, der auf die Überschreitung des genannten Grenzwertes für Entgleisungsquotienten zurückzuführen ist.

Berlin, den 27. Juni 2006

Jan Mücke

Horst Friedrich (Bayreuth)

Patrick Döring

Joachim Günther (Plauen)

Christian Ahrendt

Uwe Barth

Rainer Brüderle

Angelika Brunkhorst

Ernst Burgbacher

Mechthild Dyckmans

Jörg van Essen

Dr. Edmund Peter Geisen

Hans-Michael Goldmann

Miriam Gruß

Dr. Christel Happach-Kasan

Heinz-Peter Haustein

Elke Hoff

Michael Kauch

Hellmut Königshaus

Dr. Heinrich L. Kolb

Jürgen Koppelin

Heinz Lanfermann

Sibylle Laurischk

Harald Leibrecht

Michael Link (Heilbronn)

Patrick Meinhardt

Burkhardt Müller-Sönksen

Hans-Joachim Otto (Frankfurt)

Jörg Rohde

Frank Schäffler

Dr. Max Stadler

Dr. Rainer Stinner

Carl-Ludwig Thiele

Florian Toncar

Dr. Claudia Winterstein

Dr. Volker Wissing

Hartfrid Wolff (Rems-Murr)

Martin Zeil

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

