

Kleine Anfrage

des Abg. Reinhold Gall SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fahrzeugsicherheit im Schienenpersonennahverkehr

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die Fahrzeugsicherheit im Unglücksfall in modernen Leichtbau-Triebwagen verglichen mit der in lokbespannten Wendezügen?
2. Wie sind ihre Erfahrungen unter Sicherheitsaspekten mit diesen beiden Fahrzeugtypen im Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg in den vergangenen Jahren?
3. Welche Fahrzeugtypen sind Bestandteil der laufenden Schienenpersonennahverkehr-Ausschreibungen im Land?
4. Sieht sie aufgrund der Zugunglücke von Bad Aibling und Bari die Notwendigkeit, die Fahrzeugausschreibung unter diesem Sicherheitsaspekt zu überdenken?

31.08.2016

Gall SPD

Begründung

Die Sicherheit der Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr muss oberste Priorität genießen. Die schweren Zugunglücke von Bad Aibling und Bari in jüngster Zeit sind mit modernen Triebwagen in Leichtbauweise und nicht mit lokbespannten Wendezügen passiert. Letztere verfügen in der Lokomotive quasi über eine eingebaute extra Knautschzone, sowie über einen stabilen Steuerwagen am anderen Zugende. Vor diesem Hintergrund ist die Sicherheitsfrage im Unglücksfall, je nach eingesetztem Fahrzeugtyp, möglicherweise neu zu überdenken.

Antwort

Mit Schreiben vom 23. September 2016 Nr. 3.3822.0-00/1752 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet sie die Fahrzeugsicherheit im Unglücksfall in modernen Leichtbau-Triebwagen verglichen mit der in lokbespannten Wendezügen?

Alle modernen Fahrzeuge, die für den Betrieb auf internationalen, nationalen und regionalen Strecken (mit Bahnübergängen) ausgelegt sind, müssen seit 1. Juli 2008 die Anforderungen der EN-Norm 15227 Kategorie C-1 erfüllen. In dieser Norm sind verschiedene Crashszenarien definiert, welche von Lokomotiven, Reisezugwagen und Triebzügen eingehalten werden müssen, die Sicherheit ist somit bei allen Fahrzeugtypen gleichermaßen gewährleistet. Die Anwendung dieser Norm hatte auf die Konstruktion der Triebzüge weitreichende Auswirkungen (Umkonstruktion, Einbau zusätzlicher Crashelemente etc.) und führte zu einem erheblichen Mehrgewicht.

2. Wie sind ihre Erfahrungen unter Sicherheitsaspekten mit diesen beiden Fahrzeugtypen im Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg in den vergangenen Jahren?

Hinsichtlich der Sicherheit sind der Landesregierung keine Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen bekannt.

3. Welche Fahrzeugtypen sind Bestandteil der laufenden Schienenpersonennahverkehr-Ausschreibungen im Land?

Bei den laufenden Ausschreibungen werden funktionale Anforderungen definiert, aber keine Fahrzeugtypen explizit vorgegeben. Der jeweilige Anbieter entscheidet, welcher Fahrzeugtyp eingesetzt werden soll. In der Regel werden bei Ausschreibungen, bei denen Neufahrzeuge gefordert sind, moderne Triebzüge mit Diesel- bzw. elektrischer Traktion angeboten. Bei Ausschreibungen, bei denen Gebrauchtfahrzeuge zugelassen sind, werden in der Regel sowohl Trieb- als auch lokbespannte Züge angeboten.

4. Sieht sie aufgrund der Zugunglücke von Bad Aibling und Bari die Notwendigkeit, die Fahrzeugausschreibung unter diesem Sicherheitsaspekt zu überdenken?

Unter dem Gesichtspunkt, dass alle neuen Fahrzeuge die Crashnorm EN 15227 gesamthaft erfüllen müssen, um für den Verkehr zugelassen zu werden, besteht keine Veranlassung, die derzeitige Ausschreibungspraxis zu ändern.

Hermann

Minister für Verkehr