

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/6150 –**

### **Unfalluntersuchung und Nachwirkungen der Zugentgleisungen im Jahr 2012 im Stuttgarter Hauptbahnhof**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 24. Juli 2012 sowie am 29. September 2012 kam es bei der Ausfahrt aus Gleis 10 des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu Zugentgleisungen. Betroffen war an beiden Tagen der aus elf Reisezugwagen bestehende Intercity 2312. Bei der ersten Entgleisung entstand ein Sachschaden in Höhe von 370 000 Euro. Bei der zweiten Entgleisung wurden acht Personen verletzt und es entstand ein Sachschaden von rund 1,7 Mio. Euro.

Die beiden Entgleisungen wurden von der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) untersucht. Zur Aufklärung der Unfallursache wurde am 9. Oktober 2012 eine Versuchsfahrt durchgeführt, die ebenfalls eine Entgleisung zur Folge hatte. Im Untersuchungsbericht der EUB (Aktenzeichen 60-60uu2012-09/00205) vom 8. April 2014 werden die Entgleisungen hauptsächlich auf ein Versagen von Puffern an den Reisezugwagen zurückgeführt. Die bei allen drei Entgleisungen befahrene Ausfahrzugstraße musste für das Projekt Stuttgart 21 weitreichend umgebaut werden, um Platz für die Baugrube zu schaffen. Bei diesem Umbau wurde mehrfach und auf engem Raum von langjährig erprobten Regelwerten sowie Soll-Vorgaben abgewichen. Dennoch bewertet die EUB infrastrukturelle Einflüsse lediglich als begünstigend für den Unfallhergang.

Weiterhin kam es in der Unfalluntersuchung zu zahlreichen Ungereimtheiten. So verschwanden zum Beispiel relevante Puffer der verunfallten Fahrzeuge spurlos. Zudem unterscheidet sich der Unfallbericht augenscheinlich von vergleichbaren Berichten der EUB: Er ist deutlich weniger detailliert, anders strukturiert und verzichtet auf konkrete Schlussfolgerungen. Derartige Umstände erschweren es erheblich, wichtige Lehren aus den Unfällen ziehen zu können.

Wie von der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Jahr 2014 zu diesem Thema (Bundestagsdrucksache 18/2852) erläutert, wurden strenge Auflagen für den Betrieb auf den betroffenen Gleisen erlassen, um weitere Entgleisungen in Stuttgart zu verhindern. Neben der allgemeinen Aufklärung der Unfalluntersuchungspraxis ist es

ein weiteres Ziel dieser Kleinen Anfrage, die aus diesen Auflagen resultierenden Einschränkungen des Schienenverkehrs am Stuttgarter Hauptbahnhof bewerten zu können. Auch werden Fragen, die in der zurückliegenden Kleinen Anfrage von der Bundesregierung unvollständig oder überhaupt nicht beantwortet wurden, hier erneut gestellt. So zum Beispiel die zur Einordnung der Vorfälle in Stuttgart zentrale Frage, wo in Deutschland eine solche Trassierung noch auftritt (vgl. Frage 2 dieser Kleinen Anfrage und Frage 18 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2852).

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Nach den Ergebnissen der Unfalluntersuchung sind die Entgleisungen bei der Ausfahrt aus Gleis 10 des Bahnhofs Stuttgart Hauptbahnhof am 24. Juli 2012 und am 29. September 2012 sowie bei der Versuchsfahrt am 9. Oktober 2012 auf das Zusammenwirken mehrerer Einflussfaktoren zurückzuführen, die im Ergebnis zum Versagen jeweils eines Puffers, zur Überpufferung der Fahrzeuge und zur Entgleisung geführt haben:

- Trassierung der Gleisverbindung mit Mindestwerten,
- Verwendung eines Speisewagens mit 27,5 m Länge über Puffer,
- Einsatz im Wendezug, d. h. mit Triebfahrzeug am Zugschluss,
- für diese Konstellation nicht genügende Eigenschaften eingesetzter Puffer.

Die Identifizierung eines allein ursächlichen Sachverhalts ist nicht möglich.

#### Trassierung der betroffenen Ausfahrzugstraße

1. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die laut EUB-Untersuchungsbericht (vgl. Seite 26) von den Regelwerten bzw. Soll-Vorgaben abweichenden Trassierungsparameter Gleisbogenradius, Längsneigung, Länge von (Zwischen-)Geraden, Einbau von Kreuzungsweichen (Endneigung 1:7,5, d. h. mit gebogenen Herzstücken; im Hauptgleis mit  $r_0 < 300$  m) der Fahrstraße ab dem Ausfahrtsignal an Gleis 10 bis zum Streckenkilometer 1,4 nach der baulichen Fertigstellung (bitte Ist- und Sollwert tabellarisch je Trassierungselement mit Kilometrierung gegenüberstellen)?

Nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die Eisenbahnen für den sicheren Betrieb ihrer Anlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Sicherheitsbehörde prüft stichprobenartig, ob diese – als nach dem Gesetz als besonders befähigt geltende Unternehmen – ihrer diesbezüglichen Verantwortung nachkommen.

Bei den hier in Rede stehenden Änderungen an der Trassierung des im Umbau befindlichen Hauptbahnhofs ist nach den geltenden Regeln eine Genehmigung und somit auch eine vorherige Befassung mit einem Bauzwischenzustand dem Grunde nach nicht erforderlich. Somit liegt die Verantwortung für eine regelkonforme Anpassung der Trassierung vollständig beim Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Dieser führt auch die gleisgeometrischen Prüfungen durch. Die erbetenen Angaben konnten in dieser Detaillierung in der zur Beantwortung einer Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht beschafft werden.

Angaben über Regel- und Sollwerte nach verschiedenen Vorschriften enthält Kapitel 4.3.2 des Untersuchungsberichts (S. 18 bis 25).

2. Wo in Deutschland tritt nach Kenntnis der Bundesregierung eine solche oder vergleichbare örtlich eng begrenzte Abfolge von Trassierungselementen wie in der Ausfahrzugstraße aus Gleis 10 des Stuttgarter Hauptbahnhofs in Zugfahrstraßen auf Hauptbahnen auf (bitte Ist- und Sollwert tabellarisch je Trassierungselement mit Kilometrierung gegenüberstellen)?

Nach Mitteilung der DB Netz AG sind keine Weichenverbindungen mit den in der Frage 1 genannten Kriterien eingebaut, die ein signifikantes Entgleisungsrisiko in sich bergen.

3. Welche Auflagen wurden bei der gleisgeometrischen Prüfung am 11. März 2009 gemacht (vgl. EUB-Bericht Seite 25)?

Die Auflagen betrafen nicht die Weichen 211, 218, 227 oder 228, sondern die Weichen 78, 79 und 323 (vgl. S. 26 des Untersuchungsberichts).

4. Wie konnten die Pläne des umgebauten Gleisvorfelds in der Anlage 4.11 der Planfeststellungsunterlagen (PFA 1.1) nach Kenntnis der Bundesregierung vom Eisenbahnbundesamt planfestgestellt werden, obwohl sie einen nach Auffassung der Fragesteller qualitativen Unterschied (z. B. Unleserlichkeit durch Überdrucken) zu anderen derartigen Planunterlagen (z. B. Umbau Bahnhof Bad Wimpfen) sowie einen kleinen Maßstab aufweisen, und zudem in den betreffenden Planunterlagen auf die Darstellung von Details in separaten Plänen mit größerem Maßstab verzichtet wurde?

Nach Mitteilung der Planfeststellungsbehörde waren die in das Verfahren eingebrachten Pläne für die Zwecke der Planfeststellung ausreichend.

Unfalluntersuchung durch die EUB

5. War der Reisezugwagen mit der Wagennummer D-DB 51 80 22-94 809-6 Bimz 264.4 nach Kenntnis der Bundesregierung in einen der im Stuttgarter Hauptbahnhof im Jahr 2012 entgleisten Züge eingereiht, und wenn ja, warum ist dieser Wagen in keiner der Zugbildungsübersichten auf der Seite 33 im Unfalluntersuchungsbericht der EUB erwähnt?

Nein, im Jahr 2012 war der Reisezugwagen D-DB 51 80 22-94 809-6 Bimz<sup>264.4</sup> in keinem der entgleisten Züge eingestellt. Der betroffene Wagen wurde bereits bei einer Entgleisung am 21. Juli 2011 in Gleis 5/Weiche 159 im Bahnhof Stuttgart Hbf nach zweispurigem Lauf stark beschädigt.

6. Wie kann man nach Einschätzung der Bundesregierung bei einer Puffertellerüberdeckung von 20 Millimetern hauptsächlich von einem Versagen der Pufferteller sprechen, obwohl diese Puffer nach Auffassung der Fragesteller (vgl. hierzu auch Abb. 15 in EUB 2014, S. 47 f.) durch die Trassierung einer deutlich überhöhten Belastung ausgesetzt waren?

Der unmittelbare Auslöser einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit den betrieblichen Handlungen, den Fahrzeugen und Infrastruktur sind im Untersuchungsbericht umfassend dargestellt und es wurden Sicherheitsempfehlungen zur Verbesserung der Eisenbahnsicherheit für die Bereiche Infrastruktur und Fahrzeuge ausgesprochen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

7. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass mehrere der entgleisten Wagen trotz der laut Unfalluntersuchungsbericht in einer Kurve eingetretenen Entgleisung keine Lackschäden an den betroffenen Wagenenden aufweisen?

An den entgleisten Fahrzeugen waren neben den Puffern weitere Schäden feststellbar. Auf den Bericht, Kap. 4.6.1, S. 34, wird verwiesen.

8. Wann und durch wen wurde im Laufe der Unfalluntersuchung zum ersten Mal festgestellt, dass sich Pufferteller des Zuges verbogen haben, und wie wurden diese Beschädigungen erstmals dokumentiert?

Bei beiden Zugentgleisungen wurden die Untersuchungen durch Mitarbeiter der EUB vor Ort in Abstimmung mit den Strafverfolgungsbehörden aufgenommen.

9. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Versuchsfahrt vom 9. Oktober 2012 neben dem im Unfallbericht auf Seite 47 zu findenden Bild weitere Bilder oder Videos entstanden?

Wenn ja, können diese Bilder oder Videos den Fragestellern ausgehändigt oder der Öffentlichkeit auf andere Weise zugänglich gemacht werden?

Falls die Bilder nicht zugänglich gemacht werden können, warum nicht?

Es liegen diverse Videoaufnahmen zu allen drei Versuchsfahrten vor, die von der DB Fernverkehr AG angefertigt wurden. Auf den Videoaufnahmen sind jedoch teilweise auch Mitarbeiter in Bild und Ton aufgenommen. Persönlichkeitsrecht und Datenschutz stehen einer Veröffentlichung entgegen. Zur Verdeutlichung der Pufferüberdeckungen wurde aus einer Videoaufnahme das als Abbildung 15 im Untersuchungsbericht enthaltene Bild isoliert, um – wie im Bericht in Kapitel 5.1, S. 47 beschrieben – die sich beim Befahren des S-Bogens einstellenden geometrischen Verhältnisse wiederzugeben.

10. Warum hat die EUB nach Kenntnis der Bundesregierung ihre rechtlichen Möglichkeiten gemäß § 26 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, § 2 der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung sowie § 11 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes zur Erzwingung von Unterlagen oder Beweismitteln nicht ausgeschöpft, sondern stattdessen mehrfach Näherungen selbst ermittelt?

Grundsätzlich werden benötigte Informationen, Unterlagen etc. in Form von Auskunftersuchen zur möglichst einfachen, zweckmäßigen und zügigen Bearbeitung abgefordert. Da dies zur Untersuchung der Zugentgleisungen jedoch nicht ausreichend war, wurde gegen ein beteiligtes Eisenbahnunternehmen von den weitergehenden rechtlichen Möglichkeiten Gebrauch gemacht und in einem Auskunftsbescheid auch das Zwangsmittel Zwangsgeld gemäß § 11 Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz (VwVG) angedroht. Im Zuge des förmlichen Verwaltungsverfahrens stellte sich heraus, dass über die vorgelegten Foliencharts keine begleitenden Fachgutachten existierten und demzufolge auch nicht übergeben werden konnten. Auf den Bericht Kapitel 5.4, S. 52 sowie Kapitel 4.6.5, S. 45 wird verwiesen.

11. Wie erklärt sich die Bundesregierung die von anderen Unfalluntersuchungsberichten abweichende Struktur sowie Qualität des Berichts der EUB vom 8. April 2014?
12. Sollen zukünftige Unfalluntersuchungsberichte der EUB nach Kenntnis der Bundesregierung eine vergleichbare Struktur und Qualität aufweisen, wie der Unfallbericht zu den Entgleisungen im Stuttgarter Hauptbahnhof und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchungsberichte werden auf Grundlage der in Kapitel 5 der RL 2004/49/EG enthaltenen Anforderungen erstellt und sind durchgehend in immer wiederkehrende Hauptkapitel untergliedert. Einziges Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Untersuchungsberichten der EUB ist die Tatsache, dass die Zugentgleisungen vom 24. Juli und 29. September 2012 – wie der vorgestellten Einleitung des Berichtes in Kapitel 0, S. 8 zu entnehmen – in einem gemeinsamen Untersuchungsbericht behandelt wurden.

13. Durch welche Maßnahmen ist nach Einschätzung der Bundesregierung eine politische Einflussnahme auf die Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes ausgeschlossen, und sind diese Maßnahmen aus Sicht der Bundesregierung ausreichend?

Die möglichst weitgehende Unabhängigkeit der EUB – insbesondere von den Eisenbahnunternehmen und der Eisenbahnaufsicht – ist wesentlich, um eine Einflussnahme sowohl politischer Natur als vor allem der am Unfallgeschehen Beteiligten zu vermeiden.

14. Erfolgte im Fall der Unfalluntersuchung der Entgleisungen aus dem Jahr 2012 nach Kenntnis der Bundesregierung irgendeine Form der politischen Einflussnahme auf die Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes, und wenn ja, welche?

Nein.

15. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass es in den vergangenen Jahren Änderungen beim Bereitschaftsdienst der EUB gab?

Wenn ja, welcher Art waren diese Änderungen, und inwieweit führten diese Änderungen im Bereitschaftsdienst der EUB nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Entgleisung im Mannheimer Hauptbahnhof im Jahr 2014 bzw. bei anderen Unfällen dazu, dass es zur Verzögerung der Wiederaufnahme des Bahnbetriebes nach dem Unfall kam?

Zum 1. Januar 2010 wurde die Rufbereitschaft erstmals durch Mitarbeiter der Untersuchungszentrale der EUB übernommen und wie vorgesehen in jedem der vier Untersuchungsbezirke durchgeführt.

Da im Laufe der Zeit auf geeignete Mitarbeiter des EBA auf freiwilliger Basis zur Rufbereitschaftsunterstützung nicht mehr zurückgegriffen werden konnte, wurde der Untersuchungszentrale der EUB gemäß § 15 Absatz 1 des Haushaltsgesetzes 2012 schließlich für jeden Untersuchungsbezirk eine Planstelle zur Besetzung mit Überhangpersonal anerkannt.

Entwicklungen seit der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2852

16. Sind die bei der Untersuchung verschwundenen relevanten Puffer der verunfallten Fahrzeuge vom 29. März 2012 wieder aufgefunden worden, beziehungsweise wurden zum Verschwinden seither weitere Nachforschungen angestellt?

Nein.

17. Welche Ermittlungen von Strafverfolgungsbehörden gab es nach Kenntnis der Bundesregierung im Nachgang der Entgleisungen im Stuttgarter Hauptbahnhof, und welche Ergebnisse resultierten daraus (bitte die jeweiligen Straftatbestände angeben)?

Nach Informationen der Bundesregierung wurde ein Verfahren wegen Gefährdung des Bahnbetriebes nach § 170 Absatz 2 StPO eingestellt.

18. Welche Änderungen wurden bisher nach Kenntnis der Bundesregierung in den bahninternen Richtlinien bzw. anderen Regelwerken den Empfehlungen des Unfalluntersuchungsberichtes der EUB folgend vorgenommen (bitte als Gegenüberstellung vorher bzw. nachher angeben, vgl. zu dieser Frage auch EUB 2014, Seite 53, sowie die Antwort auf die kleine Anfrage zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 18/2852)?

Nach Mitteilung des EBA überarbeitet die Deutsche Bahn AG gerade ihr Regelwerk unter Berücksichtigung der Sicherheitsempfehlungen der Eisenbahn-Unfalluntersuchung des Bundes sowie der europäischen Vorgaben aus den TSI Infrastruktur. Die Arbeiten hierzu sind weitgehend abgeschlossen. Kern der Änderungen ist eine verstärkte Orientierung an den Regelwerten. Die Anwendung von Trassierungsparametern in Bereich der Ermessenswerte soll entzerrt werden.

Auswirkungen auf den aktuellen Betrieb im Stuttgarter Hauptbahnhof und darüber hinaus

19. Wie hat sich die Pünktlichkeit (Ankunfts- und Abfahrtsverspätungen) im Stuttgarter Hauptbahnhof seit dem Jahr 2005 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte tabellarisch mit Angabe der Verspätungsminuten je Verspätungsursache pro Jahr getrennt für Stuttgart Hauptbahnhof (oben) und Stuttgart Hauptbahnhof (tief) angeben)?

Aufgrund der zur Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit kann von der DB AG nur die Pünktlichkeit seit 2011 aufgeführt werden.

	<b>S-Bahn Stuttgart Stuttgart Tief Pünktlichkeit</b>	<b>DB Regio Stuttgart Hbf Pünktlichkeit</b>	<b>vert. SPFV<sup>1)</sup> Stuttgart Hbf Pünktlichkeit</b>
2011	97,9%	91,3%	
2012	96,7%	89,6%	
2013	96,2%	89,3%	76,1%
2014	96,2%	93,5%	77,3%
per 08/2015	97,6%	93,1%	76,7%

1) Auswertbare Daten werden in der Betriebszentrale rückwirkend für einen Zeitraum von 3 Jahren vorgehalten. Für andere rückliegende Berichte wurden die Daten für den Knoten Stuttgart Hbf für Regio und die S-Bahn gesammelt und liegen daher vor. Für den Fernverkehr war eine solche ortsbezogene Auswertung und Berichterstattung bisher nicht vorgesehen.

Datenerhebungen für den Zeitraum vor 2013 für den Fernverkehr machen ein Zurückladen aller erfassten Zuglaufdaten und Störfalldaten jeweils eines kompletten Jahres für den gesamten Regionalbereich notwendig. Eine solche Rücksicherung von Daten dauert für ein Jahr aufgrund des sehr umfangreichen Datenvolumens mindestens 1 Woche und bedeutet, dass die DB Netz AG ein Jahr aus dem derzeit live verfügbaren Datenbestand nehmen musste.

20. Welche Auflagen als Folgen der Entgleisungen im Jahr 2012 gelten nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell am Gleis 8, am Gleis 10 bzw. an anderen Gleisen des Stuttgarter Hauptbahnhofs?

Nach Mitteilung der DB AG bestehen derzeit im Bahnhof Stuttgart Hbf für die Nutzung des Gleises 8 die gleichen Einschränkungen wie für die Nutzung des Gleises 10.

Mit Datum vom 12. Oktober 2012 wurden durch das Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart alle Zugfahrten aus und nach Gleis 10 im Bahnhof Stuttgart untersagt. Die sofortige Vollziehung dieser Bescheidziffer wurde angeordnet. Am 17. Oktober 2012 wurde unter Bezugnahme auf vorgenannten Bescheid darauf hingewiesen, dass Erkenntnisse aus diesem Verfahren im Rahmen der Betreiberverantwortung hinsichtlich der Übertragbarkeit auf andere Örtlichkeiten in eigener Verantwortung nach § 4 Absatz 3 AEG zu bewerten sind. Aus diesem Grund wurden im Bahnhof Stuttgart Hbf alle Weichenverbindungen mit vergleichbaren S-Bögen entsprechend zu den Vorgaben des Bescheids behandelt. Dies traf für Fahrten von und nach Gleis 8 zu.

Da die damalige Bescheidlage von der Aufsichtsbehörde mit Bescheid vom 22. Januar 2013 abgeändert wurde, konnten auch die Einschränkungen für die Weichenverbindung von nach Gleis 8 angepasst werden. Im Ergebnis bestehen für die Gleise 10 und 8 äquivalente Einschränkungen entsprechend dem Bescheid der Aufsichtsbehörde.

21. Welche konkreten Auswirkungen hatten und haben diese Auflagen nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Betrieb, die Kapazität sowie die Flexibilität im Stuttgarter Hauptbahnhof sowie auf den Zu- und Ableitungsstrecken (z B. Gleisverlegungen, kurzfristiges Abstellen von Zügen im Gleisvorfeld anstatt an den Bahnsteigen, längere Wartezeiten im Gleisvorfeld)?

Nach Mitteilung der DB AG stellen sich die Auswirkungen im Einzelnen wie folgt dar:

- Von Stuttgart Bad Cannstatt her sind die Fahrwegmöglichkeiten eingeschränkt;

- zusätzliche Fahrstraßenaussschlüsse bei Ein- und Ausfahrt (z. B. Abfahrt RE Relation Ulm – Stuttgart – Heilbronn Minute 45 aus Gleis 9 und Einfahrt ICE von München nach Gleis 10);
- Züge von mehr als 380 m Länge schränken die Nutzung der Nachbarbahnsteige ein;
- Gleise 8 und 10 können für Lok-bespannte Züge nicht zur Ankunft genutzt werden.

Diese Auswirkungen werden planerisch durch eine geänderte Bahnsteigbelegung kompensiert.

22. Welche Möglichkeiten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Betracht gezogen, um die Auswirkungen dieser Auflagen zu reduzieren, und welche davon wurden umgesetzt?

In Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die DB Netz AG geprüft, ob die aus dem Bescheid vom 22. Januar 2013 sich ergebenden Leichterungen gegenüber der Bescheidlage vom 12. Oktober 2012 angewendet werden können. Danach werden die Auflagen aus dem Bescheid vom 12. Oktober 2012 für lokbespannte Züge bzw. Wendezüge beibehalten. Triebzüge können die Gleise 8 und 10 nutzen.

23. Wo in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Fern- und Ballungsnetz noch Zugfahrten mit Auflagen wie an Gleis 10 des Stuttgarter Hauptbahnhofs versehen?

Nach Mitteilung der DB AG sind die in Rede stehenden Auflagen ausschließlich für den Bahnhof Stuttgart Hbf ausgewiesen.

24. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass sich die im Stuttgarter Hauptbahnhof erteilten Auflagen über längere Zeit mehrfach negativ auf die Interregio-Express-Verbindung Stuttgart—Lindau auswirkten bzw. auswirken, sodass Anschlüsse in Ulm und Friedrichshafen nicht erreicht wurden, und wenn ja, was wurde unternommen, um diese Problematik zu beheben (vgl. hierzu Stuttgarter Zeitung vom 24. Dezember 2014, [www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgarter-hauptbahnhof-warten-auf-die-puenktlichkeit-page1.3ae516ed-0682-4429-acfa-3b8f6fc7b00f.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgarter-hauptbahnhof-warten-auf-die-puenktlichkeit-page1.3ae516ed-0682-4429-acfa-3b8f6fc7b00f.html))?

Nach Mitteilung der DB AG beginnt und endet die IRE-Linie Stuttgart – Ulm – Lindau in Stuttgart Hbf auf Gleis 13, so dass die IRE-Linie nicht durch die Einschränkungen im Bereich der Gleise 8 und 10 betroffen ist. Die angesprochenen Folgewirkungen in Ulm und Friedrichshafen passen nicht in diesen Kontext. Der erwähnte Zeitungsartikel vom 24. Dezember 2014 lässt sich in diesem Punkt nicht nachvollziehen.

25. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass bis zu den Zugentgleisungen im Stuttgarter Hauptbahnhof IC- bzw. EC-Züge auch mit Speisewagen mit einer Wagenlänge von 27,50 m eingesetzt wurden und heute nur noch Speisewagen mit einer Wagenlänge von 26,40 m im Einsatz sind, und wenn ja, in welchem Zusammenhang steht dies zu den Entgleisungen?



26. Über welche Zeitspanne nach den Entgleisungen im Jahr 2012 wurden nach Kenntnis der Bundesregierung gar keine Speisewagen an IC- bzw. EC-Zügen eingesetzt?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung der DB AG handelt es sich bei den bewirtschafteten Fahrzeugen mit einer Länge von 26,40 m um sogenannte Bistrowagen. Da eine Umrüstung auf verstärkte Pufferteller keine Lösung darstellte, wurden alle Speisewagen mit einer Länge von 27,50 m von der DB Fernverkehr nach Vorliegen der endgültigen Untersuchungsergebnisse im vierten Quartal 2014 aus dem Verkehr herausgenommen.

27. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Bestand an Speisewagen mit einer Wagenlänge von 26,40 m ausreichend, um sämtliche betroffenen IC- bzw. EC-Züge damit ausstatten zu können?

Nach Mitteilung der DB AG ist der Bestand an Speisewagen ausreichend hoch, um sie in allen dafür vorgesehenen Zügen einsetzen zu können.





