

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/10211 –**

Sicherheit bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kontrolle durch Bundesbehörden

Vorbemerkung der Fragesteller

Der glimpflich verlaufene Bruch einer Antriebsachse des Hochgeschwindigkeitszuges ICE-3 am 9. Juli 2008 im Hauptbahnhof Köln und der Unfall des ICE-Triebzuges am 28. April 2008 im Landrückentunnel werfen Fragen zur Sicherheit im Eisenbahnverkehr auf. Berichte, wie der Beitrag des Fernsehmagazins „MONITOR“ vom 14. August 2008, legen die Vermutung nahe, dass die Sicherheit in unverantwortlicher Weise vernachlässigt wurde. Eine Katastrophe, wie der schwere ICE-Unfall in Eschede 1998, ist nur durch den glücklichen Umstand nicht eingetreten, weil der Achsbruch sich nicht auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke ereignete, sondern im Langsamfahrbereich eines Bahnhofes.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Entgleisung des ICE 3-Triebzuges der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) am 9. Juli 2008 bei der Ausfahrt in Köln Hauptbahnhof wurde in der Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 24. September 2008 behandelt. Zu Hergang der Entgleisung, Durchführung der Untersuchung und zu den bisher getroffenen Maßnahmen wurde ein Zwischenbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorgelegt (Ausschussdrucksache Nr. 16(15)1263). Auf der Grundlage des Zwischenberichts wurden ergänzende Fragen insbesondere zur Ursache des Radsatzwellenbruchs, zum Materialverhalten und zu den Prüfungsintervallen für die regelmäßigen Ultraschallprüfungen durch den Betreiber gestellt.

Da hierzu detaillierte Auskünfte erst nach Auswertung des Gutachtens der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM), das zeitgleich mit der Ausschusssitzung von der BAM mit ersten Zwischenergebnissen erläutert wurde und noch ergänzender Begutachtung bedarf, gegeben werden können, hat der Ausschuss einstimmig beschlossen, das BMVBS zu beauftragen, zu ge-

gebener Zeit einen abschließenden Bericht vorzulegen, der dann erneut im Ausschuss behandelt werden soll. In diesem Bericht soll auch auf Konsequenzen hinsichtlich des Einsatzes neuer Werkstoffe sowie deren Zulassung und Prüfung eingegangen werden.

Ein Eckpfeiler der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ist in § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verankert:

„Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.“ Diese mit der Bahn-Strukturreform gesetzlich normierte Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt die spezielle technische Komplexität des Systems Eisenbahn und schließt insoweit einen Vergleich mit anderen Verkehrsträgern aus.

Es ist nicht Aufgabe des Staates, im Eisenbahnwesen bestimmte technische Detaillösungen vorzugeben, sondern Schutzziele zu definieren, deren Umsetzung und Ausgestaltung den Eisenbahnunternehmen in ihrer Eigenverantwortung für die Betriebssicherheit nach § 4 Abs. 1 AEG obliegt. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen bietet sich somit ein vor allem auch vom Deutschen Bundestag geforderter Handlungsspielraum für die Wahl der Mittel und Wege, die zu dem jeweiligen Schutzziel führen. Wegen der rapiden Fortentwicklung ist es nicht möglich und im Hinblick auf die Deregulierungsbestrebungen auch nicht gewollt, technische Sachverhalte des Eisenbahnwesens staatlicherseits bis ins letzte Detail zu normieren.

Von hoher Bedeutung bei der Beurteilung von Sicherheitsfragen ist die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zur Verkehrssicherungspflicht. Danach schafft ein Eisenbahnunternehmer durch seinen Eisenbahnbetrieb naturgemäß ganz erhebliche Gefahren. Daraus erwächst seine Verpflichtung, diesen Gefahren mit allen technisch möglichen und zumutbaren Mitteln zu begegnen. Jedoch ist Verkehrssicherheit, die jede Gefahr ausschließt, nicht erreichbar. Folglich muss und kann nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Eine mögliche Gefahr, die sich in einem Schadensereignis verwirklicht hat, wird erst dann haftungsbegründend, wenn sich vorausschauend für ein sachverständiges Urteil die nicht nur theoretische Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden. Der Bahnunternehmer hat deshalb diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die er nach dem jeweiligen Stand der Technik als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Fachmann für das Eisenbahnwesen für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren, und die den Umständen nach zumutbar sind.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Eisenbahn neben dem Flugzeug das sicherste Verkehrsmittel ist. Dies belegen die Unfallstatistiken über die Verkehrsmittel seit Jahrzehnten eindeutig.

1. Welche Erkenntnisse über den Hergang des Unfalls liegen dem Eisenbahnbundesamt (EBA) vor?
2. Welche Kenntnisse über die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Köln wegen des Anfangsverdachts der Gefährdung des Bahnverkehrs liegen der Bundesregierung vor?
3. Zu welchem Ergebnis kommt das Gutachten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) im Zusammenhang mit der gebrochenen Radsatzwelle?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

4. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des EBA, dass eine Katastrophe wie in Eschede 1998 passiert wäre, wenn der Achsbruch sich bei Tempo 300 km/h ereignet hätte?

Das EBA hat mit dieser Aussage den Sofortvollzug für die Kürzung der Prüfintervalle auf 60 000 km begründet. Der Gesetzgeber hat die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Sie müssen mit entsprechenden Maßnahmen gewährleisten, dass derartige gefährliche Ereignisse grundsätzlich verhindert werden. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird ergänzend verwiesen.

5. Teilt die Bundesregierung die im MONITOR-Bericht zitierte Aussage der Deutschen Bahn AG (DB AG), dass die ICE-Achsen „ausreichend gecheckt“ würden?
6. Welches Prüfintervall für die Rissfreiheit von Radsatzwellen hält die Bundesregierung für notwendig?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfverfahren und -intervalle legen die Eisenbahnen in Abhängigkeit der physikalischen Eigenschaften des jeweiligen Werkstoffes in eigener Verantwortung fest. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

7. Wie wurden die Vorgaben für Prüfintervalle von Radsatzwellen seit dem Unglück von Eschede geändert?

Ursache für das Unglück von Eschede war ein Radreifenbruch. Prüfintervalle der Radsatzwellen waren nicht Gegenstand der damaligen Unfalluntersuchung. Ergänzend wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

8. Inwieweit und auf wessen Betreiben sind die Prüfintervalle von Radsatzwellen von ICE im Jahr 2003 wieder verlängert worden?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

9. Liegen der Bundesregierung Hinweise vor, wonach aus Wirtschaftsgründen, Prüfintervalle verlängert worden sind?

Nein

10. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Prüfintervalle von sicherheitsrelevanten Bauteilen bei Hochgeschwindigkeitszügen nicht vom Betreiber dieser Züge festgelegt werden sollten?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

11. Wer legt die Prüfintervalle fest?

Auf die Antworten zu den Fragen 5, 6 und 10 wird verwiesen.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Hartmut Mehdorn, wonach sich das EBA dem sachlichen Dialog mit der DB AG immer häufiger verschließe, um stattdessen Schlagzeilen in der Öffentlichkeit zu produzieren?

Primäre Aufgabe des EBA ist es, die Sicherheit im Eisenbahnwesen zu gewährleisten und auf die Einhaltung gesetzlicher Sicherheitsbestimmungen zu achten, wobei die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen und die Belange der Bahnunternehmen selbstverständlich angemessene Berücksichtigung finden. So zu verfahren liegt auch im Interesse der DB AG.

13. Sind solche Äußerungen dazu angetan, das Vertrauen der Fahrgäste in die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu stärken?

Es ist unbestritten, dass die Eisenbahn neben dem Flugzeug das sicherste Verkehrsmittel ist.

14. Wie bewertet die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Achsbruch die Aussage von Dr. Vatroslav Grubisic, wonach die Dauerfestigkeit von Radsatzwellen für den ICE-3 nicht gegeben sei und sie für die hohe Belastung zu niedrig dimensioniert wurden?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Dokumente, die dem Fernsehmagazin „MONITOR“ vorliegen sollen und Zweifel an der Einhaltung der vorgeschriebenen europäischen Zulassungs-Normen (EN 13103 und 13104) bei den Laufradachsen an 17 ICE-3-Zügen der Baureihe 406 aufkommen lassen?
16. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass aufgrund dieser Veröffentlichungen und Dokumente Handlungsbedarf bestanden und der Achsbruch hätte vermieden werden können?

Die Fragen 14, 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Festigkeitsnachweise der Radsatzwellen werden im Rahmen der Unfalluntersuchung umfassend überprüft.

17. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der DB AG, Toiletten zu schließen und das Mitführen von Frisch- und Abwasser zu beschränken, um die Achslast zu senken?
18. Sieht die Bundesregierung darin eine Dauerlösung?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Diesen als Übergangslösung gedachten Vorschlag hat der Betreiber nicht weiter verfolgt.

19. Wie viele Mitarbeiter im EBA sind direkt für die Eisenbahnaufsicht verantwortlich, und wie hat sich diese Zahl in den Jahren seit 1994 entwickelt?

2007 waren ca. 170 Mitarbeiter beim EBA direkt in der Eisenbahnaufsicht tätig. Eine Übersicht der Mitarbeiter, die ab 1994 direkt im Bereich der Eisenbahnaufsicht tätig waren, liegt nicht vor.

20. Wie verhindert die Bundesregierung, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die DB AG die Ausübung der Kontrollaufgaben des EBA einschränken oder behindern, beispielsweise derart, wie es in den Beispielen der Beilage des Bündnisses „Bahn für Alle“ in der „tageszeitung (taz)“ vom 5. August 2008 unter dem Abschnitt „EBA übersetzt sich wie ‚Eingeschüchterte Bahn-Aufsicht‘“ beschrieben ist?

Die Aufgaben des EBA sind gesetzlich festgelegt und werden uneingeschränkt wahrgenommen.

21. Inwieweit trifft es zu, dass mit Umsetzung der EU-Richtlinie RL 2004/49/EG Artikel 19 und 21 das EBA keine Unfälle mehr untersuchen soll, sondern die Untersuchungen künftig in Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen wahrgenommen werden sollen?

Dies trifft nicht zu. Dies wurde auch in der in der Vorbemerkung der Bundesregierung genannten Ausschusssitzung klargestellt.

22. Hält die Bundesregierung die Maßnahmen der DB Netz AG für ausreichend, die gewährleisten sollen, dass der Zugang zu den Anlagen des Eisenbahnverkehrs im Normalfall nur für das zugangsberechtigte Personal möglich ist, mit Ausnahme der Bahnsteigbereiche für die Fahrgäste?
23. Hält die Bundesregierung Sicherheitsvorkehrungen wie z. B. parallele Zäune an allen Anlagen des Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverkehrs (ab 200 km/h) für nötig, wie sie in anderen europäischen Ländern üblich sind (u. a. Belgien, Frankreich)?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahmen der DB Netz AG genügen den gesetzlichen Vorgaben. Weder die Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI) Infrastruktur noch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sehen besondere Sicherheitsvorkehrungen vor, um das Betreten der Bahnanlagen zu verhindern. Lediglich im Zuge der Genehmigung von Eisenbahnstrecken, die durch dicht bebaute Gebiete führen, prüfen die Genehmigungsbehörden im Rahmen der Planfeststellung, ob zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind. Dies führt in Einzelfällen zu Einzäunungen an einzelnen Streckenabschnitten, soweit nicht bereits durch Lärmschutzwände eine Einfriedung hergestellt wird. Im Übrigen ist das unbefugte Betreten der Bahnanlagen nach § 62 EBO untersagt und stellt gemäß § 64b EBO eine Ordnungswidrigkeit dar.

24. Erwägt die Bundesregierung rechtliche Vorgaben für Sicherheitsvorkehrungen an Tunneln bzw. an allen zugänglichen Bereichen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs zu erlassen, ähnlich den Vorschriften wie sie in § 13 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für den Zugang von Reisenden in Bereichen mit Verkehrsgeschwindigkeiten ab 160 km/h bzw. ab 200 km/h gelten?

Falls nicht, welche Gründe sprechen dagegen?

Nein. Die Situation im Tunnel ist nicht mit der auf Bahnsteigen vergleichbar. Die im Bereich der Bahnsteige getroffenen Maßnahmen dienen dem Schutz des Eisenbahnverkehrs sowie derjenigen auf dem Bahnsteig befindlichen Personen, denen die besonderen Gefahren des Bahnbetriebs fremd sind. In Eisenbahntun-

neln halten sich dagegen bei Wartungsarbeiten nur Personen auf, die über eine entsprechende Einweisung in die Örtlichkeit und die daraus resultierenden Gefahren verfügen. Im Falle eines Ereignisses im Tunnel ist im bahninternen Regelwerk vorgesehen, dass der Zugbetrieb im betroffenen Bereich unverzüglich eingestellt wird.

Für die weiteren „zugänglichen Bereiche“ wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

25. Warum wurden nach dem Unglück von Eschede nicht alle Weichen vor bzw. in Tunneln für Hochgeschwindigkeitsverkehre zurückgebaut?

Grundsätzlich ist festzustellen, dass Weichen für den Eisenbahnbetrieb unabdingbar sind. Die Anzahl sowie die Lage der Weichen bedürfen jedoch einer besonderen Betrachtung. Im Zuge der Fortschreibung des europäischen Regelwerks ist die TSI SRT (Safety in Railway Tunnels) für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes mit Wirkung zum 1. Juli 2008 in der Anwendung verbindlich. Hierin ist bestimmt, dass der Infrastrukturbetreiber sicherstellen muss, dass nur die unbedingt erforderliche Anzahl an Weichen und Kreuzungen in Übereinstimmung mit den Planungs-, Sicherheits- und den Betriebsanforderungen installiert wird.

Eine Verpflichtung, bestehende Weichen vor oder in Tunneln zurückzubauen, besteht nicht. Hier ist im Einzelfall vom Infrastrukturbetreiber zu entscheiden.

26. Entspricht die Tunnelrettungsvorsorge nicht nur den Vorschriften, sondern auch den wirklichen Anforderungen an die Sicherheit im Hochgeschwindigkeitsverkehr?

Die Tunnelrettungsvorsorge wird auch den Anforderungen an die Sicherheit im Hochgeschwindigkeitsverkehr gerecht. Das vierstufige Sicherheitskonzept für Eisenbahntunnel der genannten Richtlinie des EBA hat sich bewährt und ist auf europäischer Ebene in der TSI SRT übernommen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

