

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Heidrun Bluhm, Herbert Behrens, Karin Binder, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Caren Lay, Michael Leutert, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Den Schienenverkehr als sichere Verkehrsform erhalten und stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Schienenverkehr ist nicht nur eine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsart. Er genießt auch zu Recht den Ruf, ein besonders sicheres Verkehrsmittel zu sein.
2. Dieser gute Ruf hat in jüngerer Zeit in allen drei Bereichen – im Personennahverkehr, im Personenfernverkehr und im Schienengüterverkehr – erheblichen Schaden genommen. Es ereigneten sich schwere Unfälle mit Toten und Verletzten bzw. mit hohen Sachschäden. Es kam zu erheblichen Beeinträchtigungen des fahrplanmäßigen Einsatzes von Schienenfahrzeugen aufgrund von sicherheitsrelevanten Mängeln an Schienenfahrzeugen.
3. Eine wesentliche Ursache dafür war, dass die Deutsche Bahn AG im Hinblick auf den angestrebten Börsengang alle Konzernbereiche – und damit letztlich auch die Sicherheit im Schienenverkehr – den Renditevorgaben des Vorstands mit Billigung des Aufsichtsrates untergeordnet hat.
4. Mehr als hundert Jahren lang ging man davon aus, dass die entscheidenden Bauteile, Räder (Radscheiben) und Achsen (Radsatzwellen) – die Radsätze – für den gesamten Zeitraum des erwarteten Einsatzes der Fahrzeuge von 25 bis 30 Jahren betriebssicher sein würden. Sie sollten den Belastungen, die in diesem gesamten Zeitraum zu erwarten sein würden, standhalten und darüber hinaus über ein ergänzendes Sicherheitspotential verfügen. In diesem Sinne wurden Standards und Normen berechnet. Nach diesen Standards und Normen wurden diese Teile ausgelegt. Spätestens seit dem Bruch einer ICE-Radsatzwelle am 9. Juli 2008 in Köln scheint eine solche Betriebssicherheit der überwiegend verbauten Radsätze nicht mehr gegeben. Anfang 2010 konstatierte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, dass bei rund der Hälfte der ICE-Garnituren alle Radsatzwellen ausgewechselt werden müssen – nach rund einem Drittel, teilweise nur einem Viertel der erwarteten Einsatzzeit. Bis zum Austausch der Radsatzwellen, der sich nach Angaben der Bahn bis in das Jahr 2013 hinziehen wird, müssen die Radsätze aufwendigen, in engen Rhythmen erfolgenden Ultraschallprüfungen unterzogen werden, was mit erheblichen finanziellen Belastungen verbunden ist und die Beeinträchtigungen im Fahrplan verlängert.

5. Hierzu hätte es bei einer verantwortungsbewussten Schienenverkehrspolitik nicht kommen dürfen: Bereits bei Festlegung der damals neuen Normen EN 13103 und EN 13104 im Jahr 2003 hatte der Deutsche Industrienorm-Ausschuss Kritik geäußert. 2004 ergab eine im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) erstellte und von der Bahn und der Bahnindustrie begleitete Studie der TU Clausthal, dass die realen Belastungen, denen die Radsätze ausgesetzt sind, um bis zu einem Fünftel höher liegen als in der Norm angenommen. Schließlich gab es seit 2004 mehrere fachwissenschaftliche Veröffentlichungen, die auf die Gefahr von Radsatzwellenbrüchen und auf die Notwendigkeit neuer Normen verwiesen. Nicht zuletzt setzen die französische Staatsbahn SNCF im Fall ihres Hochgeschwindigkeitszugs TGV und die japanischen Eisenbahnbetreiber für die Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszüge deutlich stärker dimensionierte Radsatzwellen ein.
6. Im europaweiten Schienengüterverkehr ist die Liberalisierung besonders weit fortgeschritten. Die Zahl der hier operierenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) hat sich deutlich erhöht. Viele verkehren über die deutschen Landesgrenzen hinweg; viele Schienenverkehrsunternehmen aus anderen europäischen Ländern verkehren im deutschen Schienennetz. Die mit der Schienenverkehrssicherheit beauftragte deutsche Behörde hat erklärtermaßen keine Kenntnis darüber, welche Güterwagen im Einzelnen im deutschen Netz verkehren.
7. Im Zusammenhang mit der Bahnreform gab es eine weitreichende Umstrukturierung hinsichtlich der Überwachung der Sicherheit im Schienenverkehr und der Zulassung, Überprüfung und Wartung von Schienenfahrzeugen. Die hierfür verantwortliche Institution, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), griff zwar in jüngerer Zeit in drastischer Form bei EVU ein und konnte dadurch zur Aufrechterhaltung der Sicherheit im Schienenverkehr beitragen. Insgesamt kam es jedoch auch in diesem Bereich zu gravierenden Versäumnissen. Dies hängt auch damit zusammen, dass das Eisenbahn-Bundesamt strukturell unzureichend unabhängig und personell unzureichend ausgestattet ist.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. dem Thema Schienenverkehrssicherheit eine hohe Priorität einzuräumen und die von der Bahn praktizierte Relativierung von Sicherheitsstandards, durch geringer ausgelegte Dauerfestigkeit mit häufigeren Kontrollen, zu unterbinden;
2. eine regelmäßige und ausführliche Statistik über die Unfälle im Schienenverkehr, ihre Art, die Häufung spezieller Unfälle usw. zu erstellen und diese öffentlich zu machen;
3. zu veranlassen, dass die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsbehörde des Bundes entsprechend § 5 Absatz 5 der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung alle Untersuchungsberichte zu Unfällen spätestens ein Jahr nach dem gefährlichen Ereignis veröffentlicht und erste Erkenntnisse bereits nach drei Monaten veröffentlicht;
4. durch geeignete Maßnahmen auf EU-Ebene dafür Sorge zu tragen, dass im stark liberalisierten Schienengüterverkehr die notwendigen Sicherheitsstandards gewährleistet werden, damit tragische Unfälle wie derjenige vom Juni 2009 in Viareggio verhindert werden;
5. auf die Deutsche Bahn AG in geeigneter Form dahingehend Einfluss zu nehmen, dass der Austausch der Radsatzwellen der ICE-Garnituren in der technisch kürzest möglichen Frist erfolgt;

6. sich auf EU-Ebene für die notwendigen Konsequenzen aus der Tatsache einzusetzen, dass die realen Belastungen im gegenwärtigen Schienenverkehr deutlich größer sind als bisher angenommen und als bisher in den für die Radsätze geltenden Normen abgebildet. Als Resultat muss es – nach entsprechenden Studien und als Ergebnis von praktischen Versuchen – zur Vereinbarung neuer Normen auf EU-Ebene – und in der Konsequenz zu stärker dimensionierten bzw. größeren Belastungen standhaltenden Radsatzwellen – kommen. Gegebenenfalls muss zur Gewährleistung einer ausreichenden Schienenverkehrssicherheit die Bundesrepublik Deutschland gemeinsam mit dem Deutschen Industrienorm-Ausschuss (DIN) solche Normen, die den tatsächlichen Belastungen gerecht werden, vereinbaren, und damit eine Vorreiterrolle auf EU-Ebene übernehmen;
7. offenzulegen, welche Reparatur- und Instandhaltungskapazitäten in den letzten zehn Jahren im Bereich der Deutschen Bahn AG abgebaut und in welchem Umfang Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen qualitativ und quantitativ reduziert wurden. Ein Bericht zu diesen Aspekten ist dem Verkehrsausschuss und dem Deutschen Bundestag binnen sechs Monaten zur Debatte vorzulegen, sodass auf einer solchen Grundlage gegebenenfalls Maßnahmen zur Wiederherstellung der erforderlichen Sicherheitsstandards ergriffen werden können;
8. dafür Sorge zu tragen, dass das Eisenbahn-Bundesamt personell deutlich aufgestockt wird, damit dieses seinen Aufgaben besser gerecht werden kann. Dabei sollten alle dem EBA obliegenden Aufgaben im Wesentlichen durch diese Behörde selbst wahrgenommen werden. Die Übertragung solcher Aufgaben an die Deutsche Bahn AG oder an private Unternehmen der Bahnindustrie ist nur in eng begrenzten Ausnahmefällen zulässig;
9. die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das Eisenbahn-Bundesamt einen deutlich veränderten Charakter erhält: Anstelle einer dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nachgeordneten Behörde sollte das Eisenbahn-Bundesamt einen unabhängigen, dem Bundesrechnungshof vergleichbaren Status erhalten. Nur eine solche Struktur bietet die Voraussetzung dafür, dass eine solche Institution hinsichtlich der Überwachung des Schienenverkehrs ausschließlich der Aufrechterhaltung, der Stärkung und der Verbesserung der Schienenverkehrssicherheit verpflichtet ist.

Berlin, den 15. März 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Sicherer Schienenverkehr

„Sicherheit ist ein großer Gemeinwohlvorteil der Schiene. Das Risiko, während einer Autofahrt tödlich zu verunglücken, ist pro Person und zurückgelegten Kilometer 47-mal größer als während einer Zugfahrt. Das Verletzungsrisiko während einer Zugfahrt ist sogar 90-mal geringer.“ Allianz pro Schiene, Fahrplan Schiene 2009 bis 2013.

Ausfälle und Unfälle

Nahverkehr: 2000 bis 2005 waren ein Dutzend deutsche und ausländische Städte von einem Desaster mit dem Niederflur-Straßenbahn Combino schwer

betroffen. Die gesamte Tram-Konstruktion erwies sich als instabil; der (deutsche) Hersteller musste mehr als eine halbe Milliarde Euro für nachträgliche Stabilisierungs- und Sanierungsarbeiten bei bereits ausgelieferten Fahrzeugen aufwenden. Das Modell wird inzwischen nicht mehr gefertigt. Es handelte sich um das weltweit am stärksten verbreitete Niederflur-Tram-Modell.

Seit Ende 2008 erlebte die Berliner S-Bahn eine Pannenserie, infolge dessen ein größerer Teil des fahrplanmäßigen Angebots ausfällt. Frühestens 2011 soll ein Normalbetrieb wieder möglich sein. Die zwei wesentlichen Ursachen für diesen auch im internationalen Vergleich einmaligen Niedergang eines zentralen ÖPNV-Verkehrsmittels sind erstens unzureichend ausgelegte – falsch berechnete – Räder und zweitens eine systematische Reduktion der Wartungsarbeiten, was wiederum die Folge eines systematischen Mittelabflusses von der S-Bahn GmbH zur Muttergesellschaft Deutsche Bahn AG ist.

Güterverkehr: Der bisher größte Unfall in diesem Schienenverkehrsbereich fand am 30. Juni 2009 in Viareggio, Italien, statt. Bei einem mit Flüssiggas beladenen Güterwaggon eines österreichischen privaten EVU brach eine Achse; mehrere Wagen entgleisten, das Gas explodierte, 22 Menschen kamen ums Leben.

Laut Bundesregierung wurden im Zeitraum 2000 bis 2009 im europaweiten Güterverkehr „an 15 Güterwagen Radsatzwellenbrüche“ festgestellt (Bundestagsdrucksache 17/702). Am 28. Mai 2009 teilte das EBA mit, davon Kenntnis zu haben, „dass der Dauerfestigkeitsnachweis gemäß EN 13103 für die Radsatzwellen der Bauarten 088 und 188 nicht für alle Wagenbauarten mit Radsatzlasten von mehr als 20 t geführt werden kann.“ Bericht der „Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“ vom 15. Juni 2009 im Zusammenhang mit einem entgleisten Güterzug in Wanne-Eickel: „In Europa könnten bis zu 600 000 Achsen den schweren Lasten und den hohen Beanspruchungen nicht gewachsen sein.“

Fernverkehr: Die Ursache für das bisher schwerste Unglück in der deutschen Eisenbahngeschichte, die Entgleisung eines ICE bei Eschede am 3. Juni 1998, war die Verwendung spezifischer, im ICE-1 eingesetzter Räder, die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht geeignet waren. Der Einbau dieser Räder bei der ersten Generation der ICE-Garnituren erfolgte nachträglich, ohne ausreichende Prüfverfahren und trotz Hinweisen einer mit der Schienenverkehrssicherheit befassten Abteilung der Deutschen Bahn AG auf eine mögliche Gefährdung eines sicheren Schienenverkehrs.

Nach dem ICE-Radsatzwellenbruch am 9. Juli 2008 in Köln schrieb das EBA: „Wäre dasselbe Ereignis bei Streckengeschwindigkeit von bis zu 300 km/h aufgetreten, hätte sich mit nicht unerheblicher Wahrscheinlichkeit eine Katastrophe wie z. B. in Eschede ereignen können.“

Im Untersuchungsbericht der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) der in Köln gebrochenen Radsatzwelle wird festgestellt: „Der Bruch der Welle muss spätestens beim letzten Beschleunigungsvorgang in Richtung Köln und vor der Einfahrt nach Köln Hauptbahnhof eingetreten sein“ (S. 49). Demnach fuhr der ICE mit gebrochener Achse mit sehr hoher Geschwindigkeit; es war nur einem glücklichen Umstand zu verdanken, dass es erst nach der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof und nur bei Tempo 10 km/h zur Entgleisung kam. Die ICE-Achse hatte zum Zeitpunkt des Bruches erst eine Laufleistung von 2,85 Millionen km hinter sich, was einem Fünftel der erwarteten Lebensleistung entspricht.

Seit diesem Ereignis wurden mehrere neue Risse an ICE-Radsatzwellen entdeckt und zugleich rückwirkend publik gemacht, dass es zuvor bereits Brüche von ICE-Radsatzwellen gab. Ende 2009 teilte die Bundesregierung mit: „Seit dem Jahr 2000 sind dem Eisenbahn-Bundesamt 24 Radsatzwellenbrüche sowie

31 Radreifen und Radscheibenbrüche im In- und Ausland bekannt geworden.“ (Bundestagsdrucksache 17/702).

Bahnchef Hartmut Mehdorn im Januar 2009: „Unsere Experten schließen nicht mehr aus, dass wir bei der ICE-T-Flotte die Achsen austauschen müssen. (...) Entwicklung, Produktion und Austausch neuer Achsen dauern realistisch bis zu zwei Jahre.“ (Bild am Sonntag, 18. Januar 2009). Bahnchef Rüdiger Grube im Februar 2010: „Rund die Hälfte unserer 252 ICE-Züge ist betroffen (...) Es müssen tausende Räder und Achsen getauscht werden. (...) Die Arbeiten daran werden noch zwei bis drei Jahre dauern und zu Einschränkungen führen.“ (Bild vom 22. Februar 2010).

Unzureichende Auslegung der Normen

In einer „Berichtigung zu DIN EN 13104:2002-02“ hatte der DIN-Normen-Ausschuss gegen die Annahme der DIN 13104 gestimmt, da „diese Norm (...) in wichtigen Punkten nicht den zukünftigen Bedürfnissen (entspricht)“.

Im Abschlussbericht der vom BMBF koordinierten Studie der TU Clausthal vom Dezember 2004 (BMBF-Projekt 19/P0061) wird konstatiert, dass „Fahrzeuge im heutigen Betrieb die EN-Lasten erheblich überschreiten können“. Dabei überschritten die gemessenen Höchstwerte der Spannungen die nach EN berechneten um rund 19 Prozent am Laufradansatz und um rund 17 Prozent am Treibradansatz.

Artikel in Fachzeitschriften, in denen bereits vor dem Kölner ICE-Radsatzwellenbruch auf einen absehbaren Bruch von Radsatzwellen infolge falsch berechneter Normen verwiesen wurde: Dr. Ing. Gerhard Fischer/Prof. Dr. Vatroslav Grubisic, „Versagen von Radsatzwellen und dessen Ursachen“, in: ZEVrail – Glasers Annalen – 130 (2006) 3. März 2006; Fischer/Grubisic, „Betriebsfeste Bemessung von Radsatzwellen“, in: ETR – Eisenbahntechnische Revue, 55 (2006) H.3/März 2006; Fischer/Grubisic, „Hinweise zur Dimensionierung von Radsatzwellen“, in: ZEVrail – Glasers Annalen – 132 (2008) 4. April 2008.

S-Bahn Berlin: Radrisse, Radbruch und unzureichend belastbare Räder

Bei der Berliner S-Bahn gab es am 19. September 2003 einen Radscheibenriss und am 1. Mai 2009 einen Radscheibenbruch. Das Eisenbahn-Bundesamt geht inzwischen davon aus, dass die Radscheiben der maßgeblichen S-Bahn-Baureihe 481 „nicht dauerfest“ sind. Das EBA erteilte 1996 die Erstzulassung für die Baureihe. Die Radreifen wurden entsprechend des vom Betreiber (der Deutschen Bahn AG) vorgegebenen Lastenheftes gefertigt.

Dauerfestigkeit

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellte im März 2010 anlässlich eines Treffens der EU-Verkehrsminister fest, die Bahnindustrie sei durchaus in der Lage, Fahrzeuge mit „dauerfesten“ Bauteilen herzustellen, Teile, die „während der gesamten Betriebsdauer eines Fahrzeuges ohne Ermüdungserscheinungen funktionieren“. Doch „genau solche Fahrzeuge habe die DB AG nicht bestellt“. Satt dessen habe die Bahn bei ihren Bestellungen Wert darauf gelegt, dass die Bauteile „zeitfest“ seien, womit sie vor Erreichen des Endes der Betriebsdauer ausgetauscht werden müssten. Das lieferbare „dauerfeste Material“ wäre „voraussichtlich teurer geworden“. Die nur zeitfesten Materialbestellungen seien „ein Beispiel für die Börsenorientierung des Unternehmens unter Ex-Vorstand Mehdorn gewesen.“ (Frankfurter Rundschau vom 12. März 2010). Im Januar 2010 präsentierten das Fraunhofer-Institut und die Bahnindustrie im Rahmen eines parlamentarischen Hintergrundgesprächs eine Studie, die im Fall der Radsätze anstelle einer dauerfesten Auslegung („safe life“) grundsätzlich für eine Konzeption des „schadenstoleranten Betriebs“ („damage tolerant“) argumentiert. Vorgeschlagen wird „als nationale

Maßnahme auf dem Weg zu diesem Ziel, eine eigenständige Richtlinie „Ermittlung von Inspektionsintervallen für Radsatzwellen mittels bruchmechanischer Methoden“ (...) Sie liefert eine systematische Vorgehensweise zur Bewertung von Radsatzwellen hinsichtlich Ermüdungsrissverbreiterung und Bruch, woraus Inspektionsintervalle abgeleitet (...) werden können.“ (Studie „Einführung der Bruchmechanik zur Festlegung von Inspektionsintervallen für Radsatzwellen“, Fraunhofer IWM, LBF und IZFP). Es handelt sich um ein Plädoyer zur Fortsetzung des seit rund einem Jahrzehnt eingeschlagenen Wegs bei verbesserter Kontrolltätigkeit. Eines der beteiligten Institute, das Fraunhofer-Institut in Saarbrücken (IZFP) entwickelt und fertigt selbst Ultraschallprüfanlagen.

Liberalisierter Güterverkehr

Am 10. Juli 2007 erließ das Eisenbahn-Bundesamt eine „Allgemeinverfügung“ unter Bezug auf „Instandhaltung von Radsätzen an Güterwagen“ und zur „Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs“, die sich an alle EVU mit Schienengüterverkehr richtete. Darin heißt es: „Der potentielle Adressatenkreis dieser Anordnung ist groß, aber nach abstrakten Merkmalen hinreichend bestimmbar. Nicht alle Adressaten sind dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt oder für das Eisenbahn-Bundesamt auch nur zu ermitteln, sodass eine vorherige Anhörung unzulässig erscheint.“

Im Fall des Güterverkehrsunfalls vom 30. Juni 2009 in Viareggio befand sich der entgleiste Waggon im Eigentum des privaten Schienenverkehrsunternehmens GATX Rail Europe mit Sitz in Wien. Der Waggon wurde 2004 im GATX Rail Europe-Werk gefertigt bzw. zusammengesetzt („assembliert“); offensichtlich bestand ein Radsatz von vornherein aus einer Achse, die 1974 in Babelsberg, in der ehemaligen DDR gefertigt worden war. Der Waggon wurde in Deutschland registriert und vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassen. GATX Rail Europe vermietete den Waggon darauf an die italienische Firma FS Logistica S.p.A., ein Tochterunternehmen der Staatsbahn Ferrovie dello stato (FS). Im November 2008 wurde bei diesem Waggon der Radsatz in der Werkstätte in Jungenthal Deutschland, einem GATX Rail Europe-Tochterunternehmen „vollständig überholt“ und mit Ultraschall und Magnetpulver überprüft. Das genannte Werk in Jungenthal ist durch die Deutsche Bahn AG zertifiziert, diese Arbeiten an den Radsätzen auszuführen. Der Bruch dieser Achse gilt als ursächlich für das Viareggio-Unglück. GATX Rail Europe stellte dazu fest: „In Europa gibt es keine verbindlichen Alterslimits für Achsen oder Radsätze, von denen diese ein Teil sind.“ (GATX Rail Europe-Erklärung vom 3. Juli 2009).

Unfalluntersuchung

Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) ist nach Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV) dazu verpflichtet, die Untersuchungsberichte spätestens nach einem Jahr zu veröffentlichen. Der letzte Bericht wurde im November 2006 veröffentlicht. Weitere – aber nur sehr knappe – Informationen finden sich lediglich in den Jahresberichten. Zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit ist es aber notwendig, dass schnell die Konsequenzen aus Unfällen gezogen werden können. Deswegen ist nach drei Monaten ein erster Bericht erforderlich.

Abbau von Wartung/Fahrzeuge in sicherheitstechnisch kritischem Zustand

Bei der S-Bahn Berlin GmbH wurden seit 2005 rund 40 Prozent des Werkstattpersonals abgebaut. Die wichtigsten entsprechenden „Sanierungsprogramme“ der Bahn, insbesondere das Qualify & Qualify-Plus-Portfolio, wurden vom Aufsichtsrat des Konzerns DB AG abgesegnet (Bundestagsdrucksache 16/14029).

Auszug aus der ARD-Sendung „Kontraste“ vom 14. Januar 2010: „Tatsächlich sind die ständigen Verspätungen oft auf mangelnde Wartung zurückzuführen. Wir haben Belege dafür, dass ICE-Züge teils mit defekten und deshalb ausge-

schalteten Bremsen über die Schienen rollten (...) Uns wird ein Schadensprotokoll des verspäteten ICE (ICE 890 nach Hamburg Altona) zugespielt. Es belegt: An einem Waggon wurde eine Druckluftbremse wegen eines Bremsscheibenrisses ausgeschaltet. Eine von mehreren Bremsen des Zuges. Mit diesem Schaden fährt der ICE schon knapp zwei Wochen [...] ICE-Lokführer (nachgesprochen): „Nicht auszudenken, wenn bei Hochgeschwindigkeit eine solche Bremsscheibe [...] komplett reißt oder bricht. [...] Das kann im schlimmsten Fall dazu führen, dass der Zug aus der Spur gehobelt wird und entgleist.“ Kein Einzelfall, erfahren wir im Laufe unserer Recherchen. Was sagt [...] das Bundesverkehrsministerium dazu? [...] Klaus Dieter-Scheurle (CDU), Staatssekretär Bundesverkehrsministerium: „Dem wird [...] Rechnung getragen dadurch, dass eben die Geschwindigkeit vermindert wird, sodass die Sicherheit wieder eingehalten werden kann.“ Statt die Bremsen instand zu halten, wird einfach das Tempo etwas gedrosselt. Fragwürdige Sicherheit.“

Rechtliche Situation

Nach EU-Recht haben die Mitgliedstaaten zwar Sorge dafür zu tragen, dass die Eisenbahnsicherheit gewährleistet wird (Artikel 4, Absatz 1 RL 2004/49/EG). Die Haftung für den sicheren Betrieb wird aber den Fahrwegbetreibern und den EVU auferlegt. Es „haftet jeder Fahrwegbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für den ihn betreffenden Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten.“ (ebd., Absatz 3). Eine grundlegende Überwälzung der kompletten Haftung von den EVU auf die Hersteller der Schienenfahrzeuge, wie derzeit von einigen Seiten gefordert, ist EU-rechtlich somit nicht zulässig. Denn in Absatz 4 wird ausdrücklich festgelegt, dass sich „die Verantwortung jedes Herstellers, jedes Zulieferers von Wartungsmaterial, jedes Wagenhalters, jedes Dienstleistungsanbieters und jeder Beschaffungsstelle dafür, dass die von ihnen gelieferten Fahrzeuge, Anlagen, Zubehörteile und Materialien sowie die Dienstleistungen“ darauf beschränkt, dass sie „den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder Fahrwegbetreiber im Betrieb sicher eingesetzt werden können.“

