

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

redigiertes Wortprotokoll
des
öffentlichen Teils
der

7. Sitzung

Berlin, den 3. März 2010, 09.00 Uhr

Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus

Berlin

Sitzungssaal: Raum E 600

Vorsitz: Winfried Hermann, MdB

Einzigiger Tagesordnungspunkt

S. 2

Öffentliches Expertengespräch

Aktuelle Situation in Bezug auf die Sicherheit des rollenden
Materials bei der Bahn

Eingeladene Experten:

- Gerald Hörster, Präsident des EBA
- Dr. Klaus Baur, Präsident des VDB
- Jens Schwarz, Stellv. Vorsitzender des Konzernbetriebsrates der DB AG
- Dr. Carsten Hein, Vorsitzender des Ausschusses für Eisenbahnbetrieb des VDV
- Klaus Junker, Bevollmächtigter des Vorstandes für Eisenbahnbetrieb der DB AG

Selbstbefassung 17(15)SB-14

WORTPROTOKOLL zu TOP 6

Tagesordnungspunkt 6

Öffentliches Expertengespräch

- Aktuelle Situation in Bezug auf die Sicherheit des Rollenden Materials bei der Bahn

Selbstbefassung 17(15)SB.14

Vorsitzender: Meine Damen und Herren, liebe Gäste, ich darf Sie bitten, Platz zu nehmen. Ich darf insbesondere die Öffentlichkeit herzlich willkommen heißen. Sie ist heute sehr zahlreich vertreten. Wir müssen bald Platzkarten vergeben, weil es heute wirklich knapp geworden ist. Ich darf noch darauf hinweisen, dass wir zu Beginn das Fernsehen zugelassen haben. Wir haben heute eingeladen zum öffentlichen Expertengespräch zum Thema „Aktuelle Situation in Bezug auf die Sicherheit des rollenden Materials bei der Bahn“. Ein etwas technokratischer Titel. Es geht uns um die Sicherheit bei der Bahn für die Menschen und nicht um das rollende Material und dessen Sicherheit. Es geht uns um Sicherheit für die Menschen, die Bahnen nutzen. Es war in den letzten Monaten, ja, man kann schon fast sagen, in den letzten Jahren, sehr häufig immer wieder von Sicherheitsproblemen bei der Bahn die Rede. Nicht nur bei der Deutschen Bahn, sondern auch bei anderen Bahnen. Wir haben das Thema Sicherheit auch schon in verschiedener Form, insbesondere zuletzt auch mit Herrn Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube hier bearbeitet und behandelt. Heute wollen wir die verschiedenen Aspekte, auch die verschiedenen Beteiligten, beim Schienensystem zur Sprache kommen lassen und uns dadurch ein breiteres Bild verschaffen, was wirklich an Sicherheitsproblemen vorhanden ist. Was sind Probleme, die wir angehen müssen, und auch die Frage, wie können wir die bisherigen Verhältnisse verbessern? Denn das Ziel ist natürlich eindeutig: wir wollen nicht irgendwie, irgendjemanden einfach anklagen oder irgendwelche Schuldzuweisungen machen oder gar ein „Schwarze-Peter-Spiel“ betreiben, sondern wir wollen, dass möglichst konkret herauskommt, wo es Lücken gibt, was verbessert werden kann und wie es verbessert werden kann. Jetzt habe ich lange genug hier einleitende Worte gesprochen. Und damit möchte ich gerne die Vertreter des Fernsehens bitten, herauszugehen und die Kolleginnen und Kollegen jetzt wirklich bitten, aufzuhören zu sprechen und etwas ruhiger zu sein. Ich möchte unsere Experten begrüßen: Den Präsidenten des Eisenbahnbundesamtes (EBA), Herrn Gerald Hörster. Ich begrüße Herrn Dr. Klaus Baur, den Präsidenten des Verbandes der deut-

schen Bahnindustrie (VDB). Ich begrüße Herrn Jens Schwarz, den stellvertretenden Vorsitzenden des Konzernbetriebsrates der Deutschen Bahn AG. Ich begrüße Herrn Dr. Carsten Hein, Vorsitzender des Ausschusses für Eisenbahnbetrieb beim VDV und ich begrüße Herrn Klaus Junker, den Bevollmächtigten des Vorstandes für Eisenbahnbetrieb der DB AG. Wir haben uns das so vorgestellt, dass Sie der Reihe nach in einem kurzen Beitrag, der möglichst fünf Minuten nicht überschreiten sollte, aus Ihrer Sicht in die Problematik einführen. Wir werden insgesamt etwa zweieinhalb Stunden Zeit haben. Es werden sicherlich viele Fragen kommen. Wir müssen nicht alles sofort erledigen und beantworten, sondern es kommen bestimmt Fragen, wo Sie dann zu Punkten, die angesprochen wurden, ausführlich und differenziert antworten können. Wenn das so in Ordnung ist – es ist ja auch so abgesprochen –, dann würde ich jetzt gerne beginnen. Und das Wort hat dann der Herr Präsident des Eisenbahnbundesamtes, Herr Gerald Hörster.

Gerald Hörster (EBA): Ja, herzlichen Dank! Sie haben ein wichtiges und interessantes Thema für diese heutige Sitzung gewählt. Und lassen Sie mich vielleicht einleitend sagen, natürlich hat der Eisenbahnverkehr den Ruf, den Nimbus, ein besonders sicherer Verkehrsträger zu sein. Und ich denke, wir alle sollten gemeinsam bemüht sein, dass dieser Ruf des Eisenbahnverkehrs auch weiterhin aufrecht erhalten bleibt. Was ist es gewesen, was uns in den letzten Monaten hier ein wenig zweifelnd gemacht hat oder Probleme aufgezeigt hat? Wir haben im Bereich des Personenverkehrs, und mit dem möchte ich gerne anfangen, die Ereignisse um den ICE gehabt, um den ICE T, deren Radatzwellen problematisch waren. Wir haben die Vorkommnisse im Zusammenhang mit der Berliner S-Bahn gehabt, die Ihnen wahrscheinlich hier in Berlin am deutlichsten geworden sind. Was haben alle diese Problemfälle gemeinsam gehabt? Aus Sicht des Eisenbahnbundesamtes und im Rahmen unserer aufsichtlichen Erkenntnisse haben wir hier Schwachstellen bei Fahrzeugen festgestellt, und zwar Schwachstellen, die letztlich daraus resultieren, dass wir hier Konstruktionen haben, die seinerzeit zugelassen worden sind, die die entsprechenden Normen bei ihrer Zulassung erfüllt haben, die aber konstruktiv – ich sage es mal ganz volkstümlich – ziemlich „auf Kante genäht“ waren. Das heißt also, wenn Sie einen Teil konstruieren, führen sie hierfür Berechnungen durch, prüfen sie auf die Materialfestigkeit, die erforderlich ist, und in all diese Berechnungen fließt ein, was sie an Belastungen, was sie an Rahmenbedingungen für ein solches Fahrzeug und seinen Einsatz

erwarten. Wenn sie nun relativ wenig Puffer hier haben, dann ist jede Änderung dieser Annahmen, die sie beim Bau und bei der Zulassung eines solchen Fahrzeuges gemacht haben, für den weiteren und langfristigen Einsatz des Fahrzeuges problematisch. Mit solchen Fällen haben wir es hier einfach zu tun. Wenn sie keine Sicherheitsreserven haben, tritt diese Problematik auf. Das Thema der Berliner S-Bahn ist weiterhin von einer ganz anderen Thematik überlagert gewesen. Nämlich durch die, dass im Zusammenhang mit der Wartung, der Instandhaltung, der Überprüfung der Fahrzeuge Fehler gemacht worden sind und, dass schlicht und einfach Vorgaben – auch des Eisenbahnbundesamtes – oder Absprachen mit dem Eisenbahnbundesamt, die im Hinblick auf Sicherheit getroffen wurden, nicht eingehalten worden sind. Das ist wahrscheinlich jetzt in diesem Fall ein Managementproblem, dass sich relativ problemlos lösen lässt, aber das Thema der Konstruktion können Sie natürlich im Nachhinein, bei einem Fahrzeug, das einmal im Betrieb ist, nicht ohne Weiteres lösen. Insofern ist unser Appell, sowohl an die Hersteller, als auch an die Käufer der Fahrzeuge, die Verkehrsunternehmen, die die Fahrzeuge betreiben und die nach den Regeln des Allgemeinen Eisenbahngesetzes auch uneingeschränkt die Verantwortung für die Betriebssicherheit ihrer Fahrzeuge haben, bei zukünftigen Fahrzeugen mehr auf das Thema Nachhaltigkeit zu setzen. Und zu sagen, O.k., ich weiß, vielleicht geht es so, aber man kann nie alles wissen, bei einer Betriebsdauer von über 20 Jahren, da können sich Änderungen ergeben, ich meine, Re-Design der Fahrzeuge, das macht die Fahrzeuge schwerer. Ich habe andere Einsatzbedingungen möglicherweise angenommen, weil ich vielleicht auch ICEs in Bereichen fahren lasse, wo ich das ursprünglich, als sie gebaut wurden, nicht vorgehabt habe oder ähnliches. Also hier auf mehr Nachhaltigkeit zu setzen, ist ein Appell, der, wie gesagt, an die Käufer der Fahrzeuge geht, aber auch an die Hersteller, denn nur die können letztlich die Thematik lösen. Wir bemühen uns natürlich, die Schwachstellen, die wir im Rahmen unserer Eisenbahnaufsicht im laufenden Betrieb gefunden haben, in die Zulassung zukünftiger Fahrzeuge mit einzubringen und hier gemeinsam mit den Herstellern, die bei uns die Zulassung beantragen, dafür Sorge zu tragen, dass möglichst solche Probleme, die einmal bekannt geworden sind, in Zukunft nicht wieder auftreten. Vielleicht noch ganz kurz zum Thema Güterverkehr. Ich will Ihre Geduld nicht überstrapazieren: Hier haben wir eine etwas andere Thematik. Sie kennen die Diskussion nach dem Unfall von Viareggio, wo das Thema „Sicherheit des Güterverkehrs“ auf den Prüfstand gekommen ist. Wir haben hier die Situation, dass wir

einen Fahrzeugpark haben, der teilweise 40 bis 50 Jahre alt ist. Es ist unschwer vorstellbar – das ist bei einem Auto, das älter wird, auch nicht anders –, dass gerade dann, wenn Sie mit solch einem Alter zu tun haben, eine Instandhaltung, eine vernünftige, richtige Instandhaltung, höchste Bedeutung hat. Das muss entsprechend beachtet werden. Im Güterverkehr, mehr noch als im Personenverkehr, sind wir aber sehr stark in Europa eingebettet. Wir sind das Transitland par excellence, auch auf der Schiene, und insofern verbietet es sich oder es ist nicht besonders effektiv, sagen wir es mal so, Alleingänge, deutsche Alleingänge innerhalb Europas zu machen. Wir haben uns deshalb mit Unterstützung des Ministeriums sehr stark eingebracht in die europäischen Überlegungen, die im Rahmen einer Task-Force vorangetrieben wurden. Wie kann hier die Sicherheit verbessert werden? Was müssen die zukünftigen Standards sein für Güterwagen und dergleichen? National haben wir darüberhinaus in der Tat unsere Prüftätigkeiten intensiviert und wir haben auch den unter unsere Aufsicht fallenden Verkehrsunternehmen und Fahrzeughalter Dokumentationspflichten im Hinblick auf die Instandhaltung auferlegt; etwas, das es in dieser Form nicht bei allen Haltern und Verkehrsunternehmen bisher gab. Übrigens etwas – das muss man dazu ganz ehrlich sagen –, das von der EU-Kommission mit Argus-Augen betrachtet wird und was uns einen hochinteressanten Fragenkatalog der EU-Kommission eingehandelt hat. Aber damit will ich an dieser Stelle zunächst mal schließen. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Sie haben sich vorbildlich an die Zeitvorgabe gehalten. Dann kommt jetzt als nächstes Herr Dr. Klaus Baur für die Bahnindustrie. Bitte nehmen Sie das Mikro. Ich will nochmal einen Hinweis geben, das habe ich vorhin vergessen: Bei solchen öffentlichen Expertenanhörungen wird ein Wortprotokoll gemacht. Nur damit Sie es wissen, jedes Wort von Ihnen wird notiert.

Dr. Klaus Baur (VDB): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Staatssekretär, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst möchte ich mich namens der Bahnindustrie in Deutschland sehr herzlich dafür bedanken, dass ich die Gelegenheit habe, hier vor Ihnen zum Thema „Aktuelle Situation in Bezug auf die Sicherheit des rollenden Materials bei der Bahn“ aus der Sicht der Hersteller zu sprechen. Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit und vor allem Sicherheit unserer Erzeugnisse sind auch für uns eine Kernfrage. Wir stellen uns diesen Themen mit vielen Innovationen, mit engagierter Forschung, Entwicklung und Qualitätssicherung.

Das ist die Grundlage dafür, dass die Bahnindustrie zu den erfolgreichen, weltweit führenden Industrien Deutschlands gehört. Der hohe Qualitätsstand unserer Erzeugnisse ist entscheidend im harten globalen Wettbewerb. Über 45.000 direkt Beschäftigte hat die Bahnindustrie in Deutschland bei einem Umsatz von rund 10 Milliarden Euro pro Jahr. Sicherheit bei den Bahnen erfordert das enge Zusammenwirken der folgenden vier Bereiche, wie es im Allgemeinen Eisenbahngesetz auch geregelt ist: Es sind die Herstellung der Produkte, der Betrieb und die Infrastruktur, die Wartung und Instandhaltung sowie die Aufsicht. Nur das reibungslose Zusammenwirken der genannten vier Bereiche macht die Schiene zum sichersten Verkehrsträger. Das bedeutet auch: die Schwächung nur eines dieser vier Bereiche beeinflusst oder stört das gesamte komplexe Zusammenwirken. Wie funktioniert nun die Sicherheit bei den Bahnen aus unserer Sicht? Erstens zur Herstellung: Generell gilt für die Herstellung von rollendem Material folgendes: Das rollende Material wird auf der Grundlage verbindlicher, heute weitestgehend europäischer Normen und gemäß dem aktuellen Stand der Technik gefertigt. Die Forderungen der Kunden sind in den von Ihnen erstellten Lastenheften festgelegt. Diese bilden die Grundlage für die Entwicklung, Konstruktion und Herstellung. Außerdem erwirken die Hersteller die Zulassung beim Eisenbahnbundesamt. Es gibt nach der Abnahme der Fahrzeuge durch den Betreiber Gewährleistungszeiträume, die in der Regel zwischen zwei und fünf Jahren liegen. Nach Abschluss dieser Gewährleistung wird mit dem Kunden gemeinsam ein Protokoll erstellt, das festhält, dass alle Fahrzeuge die geforderte Qualität, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit erfüllen und alle Mängel behoben sind, kurz, dass der Hersteller nach Jahren des Betriebseinsatzes seinen Vertrag erfüllt hat. Mit diesem Qualitätsstandard arbeiten wir. Und natürlich gilt für uns nach wie vor weiterhin die gesetzlich geregelte Produkthaftung. Die Vorstellung, wir würden uns aus der Verantwortung für unsere Produkte stellen oder gar stellen können, ist völlig abwegig. Zum zweiten Bereich, dem Betrieb: Der Betreiber legt fest, in welcher Eisenbahninfrastruktur und unter welchen Bedingungen das rollende Material eingesetzt wird. Unsere Aufgabe als Hersteller ist es, im Auftrag unserer Kunden modernste Fahrzeuge für eine nachhaltige, schienengebundene Mobilität mit hoher Attraktivität zu fertigen und zu liefern. Wir haben als Hersteller auf den Betrieb keinen Einfluss und wir sind in der Regel auch von Daten und Erkenntnissen abgeschnitten, die sich aus dem Betrieb ergeben. Zu dem Bereich Wartung und Instandhaltung: Wartung und Instandhaltung liegen in der Verantwortung des Betreibers. Auch das ist im

Allgemeinen Eisenbahngesetz geregelt. Es ist allerdings die Entscheidung des Betreibers, wie er seine Verantwortung für Wartung und Instandhaltung wahrnimmt. Es gibt dafür verschiedene Geschäftsmodelle. Wartung und Instandhaltung können durch den Betreiber selbst erfolgen oder durch diesen an den Hersteller oder Dritte übertragen werden. Wartung und Instandhaltung erfolgen dann gemäß Fristenplänen, Herstellervorgaben und betrieblichen Erfordernissen und Erkenntnissen. Zur Wartung und Instandhaltung gehört auch die Beobachtung der Weiterentwicklung von Normen und technischen Standards, die gegebenenfalls zu Änderungen an Fahrzeugen und Infrastruktur führen können. Das Modell der Deutschen Bahn ist, Wartung und Instandhaltung alleine mit eigenen Ressourcen ohne Einbeziehung der Hersteller vorzunehmen. Lassen Sie mich dies an einem Beispiel erläutern, der S-Bahn Berlin. Die S-Bahn-Züge sind entsprechend dem Lastenheft der Deutschen Bahn und dem Stand der Technik geliefert worden. Die ersten Züge sind 1996, das heißt vor 14 Jahren, vom EBA zugelassen worden und in Betrieb gegangen. Die sogenannte Bauart-Verantwortung liegt bei der S-Bahn Berlin. Auswirkungen von Normenveränderungen, die nach der Inbetriebnahme eingetreten sind, sind also durch die S-Bahn zu bewerten. Gegebenenfalls hat sie die Wartungs- und Instandhaltungsanweisungen anzupassen beziehungsweise Änderungen an Bauteilen des Zuges vorzunehmen. Dies hat in enger Abstimmung mit der Eisenbahnaufsicht zu erfolgen. Die Verantwortungen sind also klar und sinnvoll geregelt. Auf Basis des geltenden Rechts besteht allerdings immer die Möglichkeit, die Expertise der Industrie in Verantwortungsbereiche einzubinden, die laut Gesetz dem Betreiber zugeordnet sind. Dazu können zum Beispiel Wartungsverträge abgeschlossen werden. Ich möchte noch einmal betonen, die Hersteller stehen zu der Verantwortung ihrer Produkte und nehmen sie auch umfassend wahr. Ich komme nun noch zum vierten Bereich, der Aufsicht: Wir sind froh, dass wir einen so hohen Stand der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs in Deutschland durch die Eisenbahnaufsicht haben. Daran will auch keiner rütteln. Denn Sicherheit ist für uns selbst als Hersteller die Basis unseres Geschäftes und auch ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ist die Eisenbahnaufsicht verantwortlich für die Überwachung des sicheren Eisenbahnbetriebes und die Zulassung von rollendem Material. In den Zulassungsprozessen sehen wir erhebliche Verbesserungspotentiale für den Verkehrsträger Schiene. Wesentliche Punkte sind: Planbarkeit, Rechtsicherheit und ein transparenter, zeiteffizienter Prozess. Lassen Sie mich nun zusammenfas-

sen: Das Allgemeine Eisenbahngesetz hat das gegenwärtig praktizierte Rollenspiel von Hersteller, Deutsche Bahn und Aufsicht klar geregelt. Wir sind aber als Hersteller auch bereit, mehr Verantwortung zu übernehmen und Wartung, Instandhaltung und Bauartbetreuung durchzuführen. Das muss dann allerdings auch vertraglich so geregelt werden. Ich möchte darauf hinweisen, dass unsere Industrie sehr erfolgreich für zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen Wartung und Instandhaltung übernimmt. Zum Beispiel in Niedersachsen mit der LNVG und dem Betreiber metronom. Herr Dr. Hein ist ja heute hier, der kann dazu auch sicherlich etwas sagen. Oder aber auch mit vielen anderen Bahnbetreibern in Europa. Meine Damen und Herren, ich hoffe, dass ich Ihnen das sehr komplexe Thema aus der Sicht des Verbandes der Bahnindustrie nahe bringen konnte. Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit und freue mich auch auf weitere Fragen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Baur! Herr Junker hat das Wort!

Klaus Junker (DB AG): Ja, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen Dank für die Gelegenheit, die Sie der Bahn geben, zum Thema Sicherheit eine Aussage zu machen! Ich würde gerne das Thema Sicherheit in dem von Ihnen, Herr Hermann, genannten Kontext sehen wollen, dass wir nicht nur über das Thema Fahrzeug sondern über das Thema Sicherheit bei der Bahn ein kurzes Feedback geben. Wie bereits mehrfach angeführt, ist das Allgemeine Eisenbahngesetz mit dem § 4 die Grundlage für all das, was wir und was andere hier tun. Dort wird uns vorgeschrieben, dass unser Betrieb sicher zu führen ist, dass wir Infrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen haben und dass der betriebssichere Zustand erhalten werden muss. Diese relativ einfache Formulierung ist natürlich der Leitgedanke für unser gesamtes Sicherheitsdenken. Sicherheit ist kein Selbstzweck, sondern Sicherheit entsteht aus dem Zusammenwirken von Fahrzeugen auf der Infrastruktur mit geschultem Personal in einem sicheren Eisenbahnbetrieb. Und die Verantwortung, all diese Punkte umzusetzen, haben sowohl die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Wenn Sie dies aber in einem großen Unternehmen wie der Bahn und sicherlich auch in den kleineren Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherstellen wollen, müssen sowohl die Aufbau- als auch die Ablauforganisation diesem Anspruch gerecht werden. Um also den sicheren Bau von Fahrzeuganlagen und Zubehör zu gewährleisten, sind der Hersteller, die Aufsichtsbehörde und die Bahn in der Verantwortung. Gestatten Sie mir hier ein kurzes Beispiel:

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellen über ein Lastenheft Fahrzeuge, sie kommen damit ihrer Betreiberverantwortung nach; der Hersteller baut auf Basis von Pflichtenheften unter Berücksichtigung der Erfüllung der Anforderung an die Fahrzeuge; die Verkehrsunternehmen wiederum nehmen im Rahmen einer Güteprüfung, einer Art Qualitätssicherung, die Fahrzeuge quasi bautechnisch ab und die Aufsichtsbehörde – in unserem Fall das Eisenbahnbundesamt – nimmt die Fahrzeuge gemäß § 32 Eisenbahn-Bau-und-Betriebsordnung (EBO) ab und erteilt eine Betriebserlaubnis. Beim Betrachten dieses Blocks kommt natürlich ein Problem auf, das auch von Herrn Dr. Baur sehr deutlich angesprochen wurde: Es gibt eine Haftung der Bahn. Die Hersteller aber sind heute in diese Haftung nur, nennen wir es mal oberflächlich eingebunden. Ich weiß aber, dass hierzu Diskussionen über eine Veränderung laufen. Wenn sie nun den Zustand von Fahrzeugen erhalten wollen, gibt es ebenfalls eine große Anzahl von Kontrollmechanismen. Zum Beispiel schreibt uns wiederum die EBO vor, dass Fahrzeuge wiederkehrend alle 6 Jahre – mit der Verlängerungsmöglichkeit um zwei mal ein Jahr – zu untersuchen sind. Es gibt noch andere Fristen, aber das ist die generelle Frist und die technische Überwachung im laufenden Betrieb wird durch ein Instandhaltungsprogramm durchgeführt. Auch dort gibt es Kriterien, in denen eine Fristenfolge entsteht. Der Bauartverantwortliche mit dem Fahrzeughalter ist in der Verantwortung, dass dies auch umgesetzt wird. Wir überwachen die Fahrzeuge durch verschiedene Maßnahmen fast täglich. Das fängt mit einfachen Durchsichten durch den Triebfahrzeugführer an. Das sind die sogenannten Vorbereitungs- und Abschlussdienste und sie werden durch Wagenmeister und ähnliches Personal unterstützt. Untersetzt ist das Ganze mit einem betrieblichen Regelwerk, in dem die Regularien für Instandhaltung und Wartung von Fahrzeugen klar beschrieben sind. Weiterhin gibt es noch eine ganze Reihe von weiteren Vorgaben in der EBO, auf die ich jetzt im Moment nicht weiter eingehen will. Wie überwachen wir nun diese Sicherheitsstandards? Wir haben bei der Abnahme von Neuanlagen und bei neuen Fahrzeugen eine ganze Reihe von Prüfkriterien, bis hin zur automatischen technischen Diagnoseeinrichtung während des Betriebs, die uns eigentlich den Zustand des Fahrzeuges anzeigen. Wichtig ist, dass wir – ich nenne es jetzt einmal – eine Sicherheitskultur entwickeln, um dem Gedanken *Eisenbahnbetrieb ist der sicherste Betrieb für Verkehrsmittel, den es gibt*, gerecht zu werden. Wir auditieren die vorgeschriebenen Maßnahmen relativ regelmäßig. Ich sage relativ regelmäßig, weil die Veränderungen, die sich ergeben, ja immer

wieder neu eingebaut werden müssen. Darüber hinaus haben wir bei der Bahn seit Jahren ein Sicherheitsprogramm, das im fünfjährigen Zyklus aufgestellt und erweitert wird und in dem wir längerfristige, strategische Themen zum Erhalt und zur Verbesserung der Sicherheit festhalten. Um Ihnen einen Eindruck zu geben, was wir mit all den Maßnahmen, die ich vorhin beschrieben habe, erreicht haben, so darf ich Ihnen sagen, dass wir nach heutigem Datenstand im Jahre 2009 das niedrigste Unfallgeschehen im Sinne der so genannten „signifikanten Bahnbetriebsunfälle“ hatten. Wir hatten im letzten Jahr 304 solcher Unfälle, wie gesagt nach heutigem Datenstand. Dem gegenüber waren wir im Jahr 1994 bei 598 gleichartigen Unfällen. Zwei Drittel dieser Unfälle sind Personenunfälle, die durch unbefugtes Betreten der Gleise entstehen und 63 weiterhin solcher definierter Unfälle geschahen am Bahnübergang. Wir wollen allerdings nicht verhehlen, dass es in den letzten Monaten zu einer Reihe von Ereignissen kam, die im Zuge der konkreten Untersuchungen zu entscheidenden Einflüssen auf den Eisenbahnverkehr führten. Herr Hörster hat hierzu bereits etwas ausgeführt. Wenn ich den Fall der S-Bahn zitieren darf, dann kann ich sagen, dass es hierzu ein umfangreiches, öffentlich verfügbares Gutachten gibt und ebenso die Entscheidungen des Vorstandes hierzu kommuniziert wurden. Wir leben als Deutsche Bahn in dem europäischen Verkehrsmarkt und wir haben von den europäischen Gremien sieben Risikokategorien vorgegeben bekommen, die wir über so genannte „Company Reference Values“-Messwerte vergleichen. Diese sieben Kategorien übertreffen wir. Dort sind wir besser in vier der Kategorien. In drei der Kategorien sind wir schlechter, wobei wir dazu sagen müssen, dass es hier noch erhebliche Definitionsunterschiede zwischen den einzelnen Ländern gibt und wir nicht direkt vergleichbar sind. Wir haben auch keine Möglichkeit dies anders umzurechnen. Insgesamt darf ich aber dazu sagen, dass die DB AG und ihre Tochterunternehmen derzeit an einer Restrukturierung des Sicherheitsmanagements arbeiten. Wir wollen mit einem prozessorientierten Sicherheitsmanagementsystem den Anforderungen der EU-Gesetzgebung entsprechen, die ja mittlerweile Teil der nationalen Gesetzgebung geworden ist. Und auf dieser Basis beantragen wir dann die Sicherheitsbescheinigung für die Verkehrsunternehmen, die für grenzüberschreitenden Verkehr nötig sein wird. Ich habe versucht, Ihnen unser Thema soweit darzustellen. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Dann kommt der Kollege Schwarz dran. Ich will dazu sagen, dass die Abgeordneten Wert darauf gelegt haben, dass

die Arbeitnehmerseite aus ihrer Sicht der Dinge die Verhältnisse schildert, zumal es gerade Betriebsräte waren, die sich immer wieder an Abgeordnete gewendet haben bezüglich der Sicherheitsfrage. Herr Schwarz, Sie haben das Wort.

Jens Schwarz (DB AG): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Ich freue mich, dass Sie mich als Experten für das Thema „Aktuelle Situation in Bezug auf die Sicherheit des rollenden Materials bei der Bahn“ in den Verkehrsausschuss eingeladen haben. Meine Damen und Herren, die Qualität und Sicherheit des Schienenverkehrs der Deutschen Bahn wird zurzeit öffentlich in Zweifel gezogen. Grund dafür ist die Pannenserie der Deutschen Bahn. Angefangen beim Unfall eines ICE 3 am Kölner Hauptbahnhof im Jahre 2008, über die Entdeckung schadhafter Radsatzwellen, auch beim ICE-T, Zugausfällen aufgrund verkürzter Wartungsintervalle, bis hin zum Berliner S-Bahn-Chaos sowie Zugverkürzungen, Verspätungen und Ausfälle im Winter 2009/2010. Vor dem Eindruck dieser Pannenserie berief der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG noch im Jahre 2009 einen Technikvorstand. Die Hauptaufgabe des neuen Technikvorstandes besteht darin, das verloren gegangene Vertrauen in die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Bahn wieder herzustellen. Sicherlich keine leichte Aufgabe, aber auch eine große Chance, um einen längst fälligen Kurswechsel bei der Deutschen Bahn herbeizuführen. Denn was waren die Ursachen für die Pannenserie der Deutschen Bahn? Zusammengefasst sehe ich folgende Ursachen: Da sind zum einen die Materialfehler der Hersteller. Mittlerweile belegt ein Gutachten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, dass der Bruch der Radsatzwelle, der den Unfall des ICE-3 in Köln auslöste, sich auf einen Materialfehler zurückführen lässt. Auch die Risse der Radsatzwellen beim ICE-T rühren von Materialmängeln her. Kürzlich einigten sich die Deutsche Bahn und die Hersteller darauf, die Radsatzwellen des ICE 3 und des ICE-T neu zu dimensionieren. Die Hersteller werden sich an den Kosten beteiligen. Die Industrie gesteht damit eine Mitverantwortung für die Pannenserie bei der Deutschen Bahn ein. Unter dem Dach des Ressorts Technik sind die Bereiche Technische Entwicklung, Fahrzeugbeschaffung, Qualitätsmanagement sowie Dienstleistung von der Fahrzeuginstandhaltung bis zur Reinigung zusammengefasst. Es liegt nun in der Hand des Technikvorstands, die Bündelung dieser Bereiche zu nutzen, um Qualitäts- und Sicherheitsaspekten in der Planung und Herstellung von Schienenfahrzeugen wieder den Rang einzuräumen, der ihnen gebührt. Meine Damen und Herren, die Materialfehler sind je-

doch nur eine Ursache für die Pannenserie der Deutschen Bahn. Eine andere Ursache liegt darin, dass es bislang noch kein einheitliches, für alle Konzernunternehmen gültiges Qualitätssicherungssystem bei der Deutschen Bahn gibt. Der Untersuchungsbericht zu den Betriebsstörungen der Berliner S-Bahn, den die Rechtsanwaltskanzlei GleissLutz im vergangenen Monat vorgelegt hat, weist neben Konstruktionsfehlern bei den Fahrzeugen auch auf eine Vernachlässigung der Instandhaltung der Berliner S-Bahn hin. So wurden zum Beispiel seit 2002 Bremszylinder nicht fachgerecht instandgehalten. Wie konnte es zu solchen Missständen kommen? Die Berliner und die Hamburger S-Bahn, die bis vor kurzem nicht zum Personenverkehr gehörten, arbeiten bislang nach ihren eigenen Instandhaltungsregeln. Im Rahmen der Auswertung des ICE-Unfalls von Eschede wurde das Regelwerk des Personenverkehrs überprüft und das Qualitätssicherungssystem QSI eingeführt. Auch in den Werken der Fahrzeuginstandhaltung steht die Einführung von QSI in diesem Jahr an. Erlauben Sie mir an dieser Stelle eine kurze Erläuterung des Qualitätssicherungssystems QSI. QSI steht für Qualifizierung Systeme der Instandhaltung. Das Qualifizierungssystem QSI ist vom TÜV-Rheinland zertifiziert und basiert auf einem Regelwerk. Dieses Regelwerk besteht aus Instandhaltungsbüchern und Instandhaltungsweisungen, welche genau vorschreiben, wie Instandhaltungstätigkeiten durchzuführen sind. Unsere Werkstattmitarbeiter, die bereits nach QSI arbeiten, leisten nach jedem Arbeitsschritt ihre Unterschrift, um anzuzeigen, dass sie ihre Arbeiten regelkonform ausgeführt haben. Bevor ein Fahrzeug die Werkstatt verlässt müssen Prüfungen nach dem Vier-Augen-Prinzip durchgeführt und wiederum quittiert werden. So entsteht eine nahtlose Dokumentation und Qualitätsprüfungskette, die sicherstellt, dass in unseren Instandhaltungswerken nach hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards gearbeitet wird. Bei der S-Bahn Berlin wurde QSI jedoch bisher nicht eingeführt. Die Instandhaltung der Berliner S-Bahn verlief bislang nach eigenen Regeln. Der Konzernbetriebsrat fordert seit Langem die Einführung eines einheitlichen Qualitätssystems bei der Deutschen Bahn für alle Transportbereiche sowie bei deren Töchtern, also auch für die S-Bahn. Meine Damen und Herren, lassen Sie mich eine weitere Ursache für die Pannenserie der Deutschen Bahn nennen: Die Ausdünnung der Fahrzeugflotte. Dies führt dazu, dass bei Betriebsstörungen nicht mehr ausreichend Ersatzfahrzeuge zur Verfügung stehen. Wer im letzten Winter mal auf einem Bahnsteig fröstelnd auf eine verspätete Bahn gewartet hat, kann davon ein Lied singen. Der Konzernbetriebsrat ist der Ansicht, dass die Fahrzeugflotte

genügend Spielraum bieten muss, um flexibel auf ungünstige Betriebsbedingungen und unvorhergesehene Ereignisse reagieren zu können. Meine Damen und Herren, in der Vergangenheit spreizte die Deutsche Bahn die Instandhaltungsfristen einiger Fahrzeuge, um Kosten zu sparen. Sie tat dies auf Basis der Regelung zur Untersuchung der Fahrzeuge nach § 32 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Grundlage für den § 32 EBO bildet wiederum der § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Die Kosten für diese kurzfristige Einsparpolitik wiegen heute schwer. Die Fristenspreizung könnte zu einer erhöhten Störanfälligkeit der Fahrzeuge geführt haben. Mit den allgemeinen bekannten Folgen Betriebsstörung und Verspätung und Zugausfälle. Hier muss eine Kehrtwende erfolgen. Der Konzernbetriebsrat fordert, dass die Deutsche Bahn zur vorbeugenden Instandhaltung zurückkehrt. Nur durch eine vorbeugende Instandhaltung können technische Mängel rechtzeitig aufgespürt und beseitigt werden, bevor sie im Betrieb schlimmen Schaden anrichten. Eine vorbeugende Instandhaltung erfordert eine ausreichende Anzahl von Werken und Personal. Wenn die Deutsche Bahn es mit Qualität und Sicherheit ernst meint, darf sie keine Instandhaltungswerke mehr schließen und Personal in den Werken abbauen, wie das in der Vergangenheit geschehen ist. Das Beispiel der Berliner S-Bahn hat dies eindrücklich vor Augen geführt. Auch die Altersstruktur in unseren Werken erfordert eine besonnene und weitsichtige Personalplanung. Meine Damen und Herren, die Pannenserie bei der Deutschen Bahn bringt bis zum heutigen Tage große Belastungen für unsere Mitarbeiter mit sich. Die Mitarbeiter in unseren Werken fahren Sonderschichten, um trotz verkürzter Wartungsfristen die regulären Fahrzeuge und außerdem Ersatzfahrzeuge so schnell wie möglich dem Betrieb zuzuführen. Von den Belastungen unseres Personals in den Bahnhöfen und Zügen ganz zu schweigen. Unsere Mitarbeiter haben in einer schweren Krise der Deutschen Bahn Fleiß, Stehvermögen und schließlich Loyalität gegenüber dem Unternehmen bewiesen, sie verdienen unseren Respekt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Schwarz! So als letztes in der ersten Runde Herr Dr. Hein vom VDV. Das ist der Verband der Verkehrsbetriebe.

Dr. Carsten Hein (VDV): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, zunächst möchte ich mich auch ganz herzlich bedanken, dass ich hier als Experte eingeladen wurde. Als VDV vertreten wir über 200 Verkehrsunternehmen in Deutschland, insbesonde-

re auch Eisenbahnverkehrsunternehmen, auch die Deutsche Bahn AG. Meine Vorredner haben bereits erläutert, dass die Pannenserie, die beim Eisenbahnbereich passiert ist, in der letzten Zeit sicherlich hat Zweifel an der Sicherheit der Eisenbahn aufkommen lassen. Trotz dieser Ereignisse, die wir auch als Einzelereignisse einstufen, die sicherlich niemals zu Hundert Prozent vermeidbar sind, möchte ich ganz deutlich sagen, dass die Eisenbahn weiterhin das sicherste Verkehrsmittel ist. Ich möchte daran erinnern, dass es statistisch insgesamt 36-mal sicherer ist als die Straße. Und die Eisenbahnunternehmen tun sehr viel für die Eisenbahnsicherheit, auch gemeinsam mit den Herstellern und mit den Aufsichtsbehörden, dem Eisenbahnbundesamt. So werden Prozesse kontinuierlich durchleuchtet und bei Bedarf angepasst. Es werden ja in den Eisenbahnunternehmen zurzeit auch Sicherheitsmanagementsysteme eingeführt. Die Mitarbeiter werden regelmäßig geschult und im Rahmen der Sicherheitsverantwortung überwacht. Ein ganz wichtiger Aspekt, den man bei dem Thema Sicherheit nie außer Acht lassen darf, nämlich den Faktor Mensch. Und: Störungen, Unregelmäßigkeiten und gefährliche Ereignisse werden generell untersucht; zunächst durch die Eisenbahnunternehmen, aber auch in Zusammenarbeit mit der Aufsichtsbehörde und es werden Abhilfemaßnahmen eingeführt. Auch im Vergleich zu anderen europäischen Ländern – und ein Vergleich lohnt sich, wie wir meinen – hat Deutschland das höchste Sicherheitsniveau in Europa. Ein Unfall, wie er in Belgien beispielsweise vor wenigen Wochen passiert ist, hätte in dieser Form in Deutschland gar nicht passieren können. Wir haben dort an den Fahrzeugen, nach allem, was bisher bekannt ist, keine wirkliche Zugsicherungseinrichtung gehabt. Wichtig erscheint mir, meine Damen und Herren, dass die Bürokratie bei der Eisenbahn nicht zu sehr behindern darf. Wir brauchen bei der Eisenbahn sehr viele Möglichkeiten, den Menschen entscheiden zu lassen, um flexibel reagieren zu können. Ich möchte Ihnen durchaus sagen, dass es im Bezug auf die Sicherheit bei den vielen Mitarbeitern darauf ankommt, dass sie Mitarbeiter haben, die an sicherheitsrelevanter Stelle arbeiten, von denen man letztendlich auch wissen muss, wie verantwortlich diese handeln. Und nicht zuletzt auch aus diesem Grunde finden wir – und da weiß ich mich mit allen unseren Mitgliedsunternehmen einig – das deutsche Betriebsleitermodell als vorbildlich, wo wir hier einen strafrechtlich verantwortlichen agierenden Betriebsleiter haben, der entsprechend handeln kann und muss, der aber beispielsweise auch wesentlich besser als es Qualitätsmanagementsysteme können seine Mitarbeiter kennt, letztendlich bis hin zum Charakter

und charakterschwache Mitarbeiter, die vielleicht nicht verantwortungsbewusst handeln, an eine andere Stelle setzen kann, um Sicherheit zu gewährleisten. Ein, wie ich finde, beachtenswertes positives Beispiel in Deutschland, das weiter ausgebaut werden soll und, unserer Ansicht nach, in Europa verteidigt werden sollte, denn die europäischen Gesetzgebungen gehen eher von der Ausnahme aus, die man in Deutschland bei dem Betriebsleitermodell erlaubt. Was die aktuellen Ereignisse angeht, so ist – Herr Hörster hat es angesprochen – auch seitens der EU-Kommission reagiert worden. Unter Beteiligung der ERA, des Eisenbahnbundesamtes und auch der deutschen Verbände sind erste Maßnahmen schon bereits erarbeitet worden, auch zur Sichtprüfung für Achsen, so dass Sie auch hier an diesem Beispiel erkennen, dass bei solchen Sicherheitsproblemen aktiv gehandelt wird. Ich möchte also an Sie auch appellieren, diese Möglichkeiten, die wir hier in Deutschland haben, bei Sicherheitsmaßnahmen flexibel reagieren zu können, auszubauen und darauf zu setzen, dass hier Verkehrsunternehmen zusammen mit den Behörden sicher agieren können. Ich danke Ihnen herzlich.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Hein! Jetzt machen wir eine Fragerunde für alle Fraktionen. Ich habe bisher Meldungen von Herrn Beckmeyer, Herrn Hofreiter, Herrn Lange, Frau Leidig und Herrn Döring. Und dann machen wir eine zweite Runde: Herr Vaatz, Herr Hacker, Frau Kumpf, Frau Wilms und Frau Leidig. Dann beginnen wir mit Herrn Beckmeyer.

Abg. Uwe Beckmeyer: Wir hatten ja eine Sitzung mit dem Herrn Grube und der Rechtsanwaltskanzlei GleissLutz. Teilweise hatten Ausschussmitglieder den Eindruck, dass hier ein Gutachten von einem Unternehmen abgegeben worden ist, das in langjähriger wirtschaftlicher Beziehung zur DB AG steht und stand und möglicherweise die Objektivität ein wenig beeinträchtigt ist. Die Forderung in der Öffentlichkeit ist ja inzwischen auch die, dass es eigentlich bei dieser S-Bahn-Geschichte eher für eine Objektivierung möglicherweise hilfreich wäre, das zu tun. Ich würde Herrn Junker dazu auch fragen wollen, als erstes, ob das aus seiner Sicht möglich ist. Zweitens, wenn man im Internet sich anschaut, was an Referenzprodukten öffentlich ausgeführt wird, zum Beispiel assistierend durch das Fraunhofer Institut, Produktionsanlagen und Konstruktionstechnik, dann liest man zum Bereich S-Bahn eigentlich alles nur, was toll ist. Das steht immer noch im Internet: „Allein die S-Bahn Berlin, eine Tochter der DB, die befördert im Großraum eine Million Passagiere“ und so weiter, „diese Zuverlässigkeit wird durch

die erst von unserer Abteilung eingeführte, prozessorientierte QMS innerhalb der DB AG ermöglicht, denn nur eine effiziente Wartung auf sehr hohem Qualitätsniveau bietet eine hundertprozentige Einsatzsicherheit.“ ISO 9000 und ISO 9001 hatte zur Konsequenz – das sind die Vorgaben vom TÜV Süd – dass die Verantwortung der Leitung festgelegt wird, dass die oberste Leitung ein Leitungsmitglied der Organisation bestimmt, dass die Aufwertung des Qualitätsmanagement-Beauftragten festgelegt wird und dass QM als Führungsverantwortung gesehen wird und Outsourcing des Beauftragten der obersten Leitung nicht zulässig ist. Die Frage an die DB AG, Herr Junker: Ist das bei der S-Bahn Berlin – und die gleiche Frage auch an Herrn Hörster – gewährleistet gewesen? Und die zweite Frage, die sich anschließt: Ist das für den Rest der DB AG inzwischen gewährleistet? Wir haben unter den verschiedensten Charts und Papieren der DB AG, die wir in den letzten Jahren bekommen haben, unter anderem auch ein Papier zur Qualität mit System bekommen. Da wird alles das beschrieben, was man braucht: Qualitätssicherung im Fahrzeugsystem wird hier vorgestellt, der zuständige Leiter wird benannt, es gibt die Qualitätssicherung im System Fahrweg, es gibt die Qualitätssicherung im Bereich Prüfmittelmanagement. Alles das ist da. Die Frage ist nur: Weshalb funktioniert es teilweise nicht? Jetzt komme ich zu Einzelfragen. Und zwar an Herrn Hörster: Müsste das EBA nicht auch in den Wartungsprozess von Zügen eingebunden sein? Wie müsste diese Einbindung aussehen? Dann eine Frage an Herrn Junker: Es stellt sich die Frage, wie weit Auditierung und Revisionsberichte in anderen Sparten der DB AG ebenfalls fehlerhaft und unzuverlässig sind. Bleibt es bei der S-Bahn als negativer Einzelfall oder ist dies die Spitze des Eisbergs im Gesamtkonzern? Ich denke, hier ist glaubhaft zu belegen, dass Auditierungs- und Zertifizierungsqualität im Gesamtkonzern nach dem neuesten wissenschaftlichen Standard dargestellt werden. Herr Schwarz frage ich: Haben die Schließungen von Betriebsstätten in den letzten Jahren zu einer messbaren Einschränkung bei den Wartungsarbeiten geführt? Soweit, so gut. Sie merken an meiner Fragestellung: aus unserer Sicht, gibt es eine gewisse Reserviertheit gegenüber der aktuell publizierten Zuversicht: „Es ist alles in Ordnung.“ Über Güterwagen sollten wir vielleicht in einer zweiten Runde sprechen, weil auch die italienische Unfallserie es mit deutschen Güterwagen zu tun hatte und die Überprüfung auch dieser Güterwagen ein ganz zentraler Punkt ist. Wir lernten gestern, dass ein Riesen-Nachholbedarf anscheinend im Bereich des Gütertransports besteht. Vielleicht können Sie, Herr Hörster, uns da noch Aufklärung geben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war jetzt ein ganzes Bündel von Fragen. Das sollte die Obergrenze sein für die Nächsten, also, dass Sie da nicht noch länger machen. Herr Hofreiter!

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank an die Experten für Ihre Ausführungen! Mich würde insbesondere interessieren, welche Meinung zu gesetzgeberischen Maßnahmen vorhanden ist. Und deshalb richtet sich meine Frage auch an die Bundesregierung, an den Staatssekretär Ferlemann. Der Verkehrsminister Ramsauer hat ja, wenn ich mich richtig erinnere, am 24. Februar 2010 in der *Süddeutschen Zeitung* angekündigt, dass Gesetzesänderungen, die die Hersteller von Zügen zu mehr Sicherheit verpflichten, nötig wären. Also da würde mich insbesondere interessieren, sowohl von der Bundesregierung als auch vom Verband der Eisenbahnindustrie, welche Gesetzesänderungen dort vorstellbar sind. Meine Frage geht auch dahin: Ist das überhaupt EU-rechtlich möglich, die Gesetze in dieser Hinsicht zu verändern? Denn es gibt ja auch EU-Richtlinien, die ganz klar festlegen, wer letztendlich die Verantwortung dafür übernimmt. Vielleicht zum Hintergrund: Es gab ja auch im Zuge der Bahnreform sehr, sehr gute Gründe, warum man die Sicherheit insbesondere dem Betreiber auferlegt hat. Denn die Gründe sind: Die Eisenbahnbranche hat beim Bestellen einen sehr, sehr monopolartigen Charakter und es gab ja immer wieder Gerüchte, zumindest noch unter der alten Führung von Herrn Mehdorn, dass da massiver Druck auf die Industrie ausgeübt worden ist, mit der Aussage: „Wir haben ein so hohes Bestellvolumen. Ihr liefert das Material genau so, wie wir es uns vorstellen.“ Und genau das hat man damals bei der Bahnreform ja gesehen, dass das durchaus bei so einem monopolartigen Charakter, wo die Hersteller unter einem hohen Erpressbarkeitsdruck liegen, sehr, sehr sinnvoll ist, wenn letztendlich die Verantwortung beim Betreiber beziehungsweise beim Besteller des Materials liegt. Deshalb, wie gesagt, nochmal die Frage an Herrn Baur: Können Sie sich da sinnvolle Änderungen – Sie haben ja das AEG angesprochen – im AEG vorstellen? Dann die Frage an Herrn Junker und an Herrn Staatssekretär Ferlemann: Auch in der SZ vom 24. Februar 2010: „Zugleich warnte Ramsauer, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Bahnen Renditezielen zu opfern. Dahinter steht ein unternehmerisches Handeln, das ausschließlich nach kaufmännischen Zielen ausgerichtet ist.“ Damit spricht er ja die Eigentümerverantwortung an. Die DB AG ist ja zu einhundert Prozent in öffentlicher Hand. Meine Frage an die Bundesregierung: Was stellen Sie sich denn eigentlich genau darunter

vor? Wie gedenkt man sozusagen als Eigentümer auf die DB AG einzuwirken? Und die Frage an die DB AG: Sieht der Vertreter der DB AG das eigentlich so ähnlich, dass da das Handeln ausschließlich nach kaufmännischen Zielen ausgerichtet worden ist? Dann ganz zum Abschluss noch eine ganz kurze Frage an Herrn Schwarz: Sie haben davon gesprochen, dass die Fristen gespreizt worden sind. Es würde uns einfach sehr, sehr interessieren, wie sah das ganz konkret aus? Wenn Sie das benennen können. Wenn Sie es nicht mündlich sofort haben, gern auch schriftlich. Also bei welchen Fahrzeugen, bei welchen Untersuchungen, in welchem Zeitablauf wurden Fristen bei der Wartung gespreizt? Also wie gesagt, meine Fragen richten sich insbesondere an Herrn Baur zum AEG, an Herrn Ferlemann, was die Bundesregierung denn da plant, nach Ankündigung des Ministers, welche Maßnahmen zu tun sind, wie die Eigentümerverantwortung wahrgenommen werden soll, ob der Herr Junker von der DB AG das ähnlich sieht. Und an Herrn Schwarz konkret die Frage zu den Fristen. Aber nur, wenn Sie es wirklich konkret auch beantworten können. Sonst würde ich mich sehr freuen, wenn Sie mir das schriftlich schicken könnten.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hofreiter! Ich möchte gerne noch etwas zur Beantwortung sagen. Es gibt eine Reihe von allgemeinen Fragen, die dann auch alle verstehen und interessieren. Diese sollten Sie möglichst hier im Ausschuss beantworten. Wenn es aber ins Detail geht und Sie sich vielleicht auch hinsichtlich der Antwort nicht ganz sicher sind, sind wir auch für schriftliche Antworten dankbar. Wie ich gerade vernommen habe, kommen nachher auch noch weitere differenzierte Fragen. Wir werden schon rein zeitlich nicht alle Detailfragen klären können. Deswegen wäre es mir recht, wenn Sie sortieren und ankündigen, welche Fragen Sie schriftlich beantworten und zu welchen Sie jetzt hier Stellung nehmen. Dankeschön! Dann kommt jetzt für die CDU Herr Lange!

Abg. Ulrich Lange: Herr Vorsitzender! Auch von meiner Seite zunächst ein Dankeschön an die Experten. Ich möchte versuchen, relativ schnell zu den Fragen zu kommen. Sie gehen in erster Linie an Herrn Baur und Herrn Junker. Ich hatte bei Ihren Ausführungen ein bisschen das Gefühl, Sie schieben sich gegenseitig den „Schwarzen Peter“ zu. Herr Baur sagt, Wartung und Instandhaltung sowie Beobachtung und Weiterentwicklung mache die DB selbst, da sei man nicht mehr eingebunden, aber es seien die richtigen Fahrzeuge geliefert worden. Herr Junker sagt dann, die Hersteller sind wegen § 4 AEG oberflächlich in die Haftung eingebunden. Mir geht es jetzt ähnlich wie Herrn Hofreiter,

wenn ich die Frage vorhin richtig verstanden habe, wie man es sich in Zukunft vorstellt – der Herr Baur hat gesagt, natürlich sind wir in der Produkthaftung –, diese Produkthaftung auf solche Füße zu stellen, dass man dann auch klar Verantwortlichkeiten zuordnen kann. Denn die Zuordnung von Verantwortlichkeiten ist letztlich die Frage der Haftung. Da würde ich beide um eine kurze Stellungnahme bitten. Dann möchte ich vielleicht mal ein bisschen von der Berliner S-Bahn weggehen. Als regelmäßigem ICE-Fahrer fällt mir bei fast jeder zweiten oder dritten Fahrt auf, dass die Neigetchnik ausgeschaltet ist: „Wir bitten um Verständnis für die Verspätung, die eingetreten ist.“ Hier würde mich schon interessieren, welche Probleme und welche Sicherheitsmängel es im Zusammenhang mit der Neigetchnik gibt, denn das ist etwas, was mir wirklich bei sehr vielen Bahnfahrten auffällt. Welches Risiko besteht durch das Ausschalten der Neigettechnik? Es kommt dadurch zumindest zu Verspätungen. Man kann ja nicht immer einfach nur sagen, die Neigetchnik ist ausgeschaltet. Ich kann ja nicht bei jeder zweiten oder dritten Fahrt die Neigetchnik ausschalten, sonst habe ich ein technisches Problem, würde ich jetzt einmal laienhaft sagen. Ich komme dann zur dritten Frage. Die richtet sich an Herrn Junker und Herrn Schwarz. Und da geht es um das Thema Werkstätten, Personal. Herr Schwarz, Sie haben angesprochen, dass es keine Schließungen mehr geben darf. Zur Altersstruktur im Personalstand. Ich erinnere mich jetzt an die Aussagen von Herrn Dr. Grube in der letzten Ausschusssitzung, der mitgeteilt hat, der Personalstand sei um 191 Mitarbeiter in der Werkstatt erhöht worden – so habe ich mir das zumindest mitgeschrieben – und es gebe eine neue Werkstattorganisation. Da bitte ich von beiden um eine Erläuterung, was da dahintersteckt. Was verspricht man sich davon konkret? Und nachdem wir noch mehrere Runden haben und andere auch noch fragen wollen, würde ich es an dem Punkt einmal dabei belassen. Dankeschön!

Vorsitzender: Das ist freundlich und rücksichtsvoll. Vielen Dank! Jetzt ist Frau Leidig an der Reihe und dann Herr Döring. Frau Leidig!

Abg. Sabine Leidig: Ich möchte mich in der ersten Runde auf die Frage nach den Radsatzwellen konzentrieren, die aus meiner Sicht ein ganz zentrales Thema für die Sicherheit der Bahn sind. Und das vor allen Dingen, nachdem wir im Juli 2008 in Köln den Radachsenbruch bei einem ICE im Bahnhof festgestellt haben. Damals war zunächst noch von der Bahn versucht worden, das als singuläres Ereignis darzustellen. Man hat gesagt, das kommt halt mal vor, wir werden es untersuchen. Und lange Zeit

hat es gebraucht, bis klar war – und das möchte ich jetzt auch als Frage formulieren, ob Sie das bestätigen –, dass ein großer Teil der ICEs mit Radsatzwellen ausgestattet ist, die den Beanspruchungen, denen diese Radsatzwellen ausgesetzt sind, nicht so gerecht werden, dass diese Radsatzwellen dauerhaft sicher sind. Es gab dazu bereits aus dem Jahr 2004 ein Gutachten, das das Bundesforschungsministerium bei der Technischen Universität Clausthal in Auftrag gegeben hat, in dem festgestellt wurde, dass die Belastung der Züge inzwischen durch die größere Schnelligkeit, aber auch durch die nicht immer ganz gut gewartete Infrastruktur so groß ist, dass die Radachsen dem nicht auf Dauer gewachsen sind. Nun kann man daraus unterschiedliche Schlüsse ziehen. Und wir haben hier ja im Verkehrsausschuss auch den Herrn Homburg vom Vorstand der Deutschen Bahn AG gehört, der gesagt hat, dass grundsätzlich eigentlich jedes Bauteil im Bereich Räder und Achsen dauerhaft sein muss. Und er sagte weiter: „Was wir im Augenblick tun, ist letztlich, dass wir bei Bauteilen, die nachgewiesenermaßen nicht dauerhaft sind, quasi mit einer Hilfslösung diese so im Betrieb halten, dass die Sicherheit gewährleistet ist.“ Wir müssen heute feststellen, dass wir beim ICE und auch beim ICE-T Achsen haben, die, wenn man sie heute berechnet, nicht dauerhaft sind. Also das ist der Zustand. Und Herr Mehdorn hat zum Ende seiner Amtszeit noch angekündigt, dass diese Radachsen bis Ende 2011 bei den ICEs ausgetauscht werden würden. Herr Grube kündigt an, dass diese Austauschaktion bis 2013 vorstatten gehen kann. Meine Frage ist: Wer verantwortet, dass man in der Zwischenzeit mit Radachsen, Radsatzwellen fährt, die nicht den Ansprüchen an eine dauerhafte Sicherheit genügen? Das ist der erste Teil der Frage. Der zweite Teil der Frage ist: Es werden jetzt unterschiedliche Möglichkeiten ins Auge gefasst, wie man perspektivisch damit umgehen kann. Die eine Möglichkeit ist, dass man diese Radsatzwellen so ausstattet, dass sie dauerhaft sind, dass sie dauerhaft sicher sind, indem man sie größer dimensioniert, also dicker und schwerer macht, also wie auch immer das technisch dann aussieht, jedenfalls anders dimensioniert. Das ist die eine Version. Dieses Konzept heißt „Safety Life“, also „Sicheres Leben“, was auch gut klingt. Ich finde, es leuchtet unmittelbar ein, dass man so etwas braucht. Das andere Konzept, das jetzt gerade diskutiert wird und wohl vom Fraunhofer Institut auch forciert wird – ich weiß nicht, ob es im Auftrag der Bahn geschieht, das würde ich gerne wissen – ist das „Damage-tolerant-Konzept“. Das heißt, man lässt es bei der Unterdimensionierung, nimmt in Kauf, dass diese Radsatzwellen Risse und Kerben bekommen, aber man beobachtet diese.

Dazu muss man regelmäßig Ultraschallprüfungen machen. Meine Frage ist: In welche Richtung geht die Bahn? Welches Konzept wird verfolgt, „Safety Life“, „Sicheres Leben“, oder Inkaufnahme von Schäden unter ständiger Beobachtung, das „Damage-tolerant“-Konzept? Letzter Punkt zu diesem Komplex. Ich will es vielleicht mal als provokative Feststellung in den Raum stellen. Wenn man sich einem „Damage-tolerant“-Konzept zuwendet, also sagt, die Radsatzwellen bleiben unterdimensioniert, aber wir beobachten sie ständig, dann gibt es bestimmte Unternehmen, die man damit beauftragen kann, das zu tun. Man braucht vor allen Dingen viele Ultraschallanlagen. Und es gibt Firmen, die diese Ultraschallprüfungen vornehmen, beispielsweise die Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH in Rheine oder die GMH Prüftechnik in Nürnberg. Diese beiden Firmen sind Teil des Konzerns Georgsmarienhütte Holding GmbH. Und diese Georgsmarienhütte Holding GmbH wiederum hat einen Alleingesellschafter: Dr. Jürgen Großmann. Dieser ist Privateigentümer dieses Firmenkonglomerats und Jürgen Großmann sitzt im Aufsichtsrat der DB AG. Kann es da einen Zusammenhang geben?

Vorsitzender: Herr Döring für die FDP-Fraktion!

Abg. Patrick Döring: Liebe Kolleginnen und Kollegen, auch von Seiten der FDP-Fraktion zunächst herzlichen Dank an die geehrten Herren Experten. Ich will sehr konkret drei Fragen stellen. Zunächst an Herrn Hörster. Ich würde gerne noch einmal zu dem Beginn der Lebensdauer eines Fahrzeugs kommen. Nach meiner Kenntnis werden ja die Fahrzeuge als Ganzes sowie einzelne Teile – jeder, der regelmäßig Zug fährt, sieht gelegentlich dann EBA-Nummern auf Scheiben und auf anderen Bauteilen – komplett zertifiziert. Die von Frau Kollegin Leidig angesprochenen Radsätze sind ja auch mal vom EBA als dauerhafte Radsätze in den Verkehr gebracht worden, jedenfalls ist es erlaubt worden, sie in den Verkehr zu bringen. Wie bewertet das Eisenbahnbundesamt die Erfahrung, dass die Hersteller Angaben zu einer Dauerfestigkeit machen – und der Begriff Dauerfestigkeit sagt ja relativ viel darüber aus, dass das zumindest ein längerer Zeitraum als zehn oder fünfzehn Jahre sein soll – und diese Dauerfestigkeit dann nach einer gewissen Zeit nicht mehr gegeben ist. Was ist aufgrund solcher Erfahrungen vielleicht in der Prüf- und Zertifizierungspraxis des Eisenbahnbundesamtes umzustellen und welche Schlüsse ziehen Sie daraus, insbesondere, wenn man weiß, dass manche Eisenbahnfahrzeuge vierzig Jahre oder, bei Güterwagen, sogar noch länger, im Verkehr sind? Wie will die zuständige Aufsichtsbehörde auf diese Erfahrungen reagieren?

Zweite Frage. Herr Junker, Sie haben 304 Unfälle, relevante Unfälle, angesprochen. Davon, haben Sie gesagt, geschieht auch ein wesentlicher Teil an Eisenbahnübergängen. Vielleicht können Sie das dann gegebenenfalls auch nachliefern und diese Zahl von 304 Unfällen noch weiter auffächern. Welche Art von Unfällen? Welche Bauteile beziehungsweise welche Fahrzeuge waren betroffen? Güterverkehr, Personenverkehr, geht es um Radachsen und, und, und? Also ich hätte es schon gerne etwas genauer. Ich glaube, das ist auch für die Bewertung des Gesamtzusammenhangs nicht unwichtig. Und dann will ich gerne eine Frage an Herrn Hörster und Herrn Baur stellen, die an das anschließt, was einige Kollegen schon angesprochen haben: Wir hören immer wieder den Hinweis, dass § 4 Allgemeines Eisenbahngesetz vielleicht in seiner Aufgaben- und Haftungsabgrenzung zwischen dem Hersteller eines Fahrzeuges und dem Betreiber von Eisenbahnverkehr nicht ausreicht, dass diese Abgrenzung in Sachen Haftungsfragen, Produkthaftungsfragen, Verantwortungsfragen jedenfalls unklarer ist als zum Beispiel in der Luftfahrt. Das wird immer gern als Beispiel genommen. Und da hätte ich gerne, so wie einige Kollegen auch, noch einmal Ihre Einschätzung, ob das nicht auch im Wesentlichen daran liegen kann, dass ja, anders als bei anderen Verkehrsträgern, auch der Zustand der Infrastruktur, auf dem das Fahrzeug fährt, wesentlichen Einfluss auf die Haltbarkeit bzw. Zuverlässigkeit von rollendem Material hat und – das trifft dann die Eisenbahnindustrie genauso wie das Eisenbahnbundesamt – welche Instrumente Sie haben, diese Zusammenhänge – Qualität der Infrastruktur und deren Auswirkungen auf die Haltbarkeit und Sicherheit von Fahrzeugen – auch in Ihrer täglichen Prüfungs- und Gesprächspraxis zu berücksichtigen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Döring! Meine Herren, Ihnen wurde ein ganzes Bündel an Fragen gestellt. Fünf Minuten Antwortzeit für jeden sollten nicht überschritten werden und zu Fragen, die sie in dieser Zeit nicht beantworten können, sollten sie ankündigen, dass Sie sie schriftlich beantworten. Herr Hörster, Sie dürfen anfangen!

Gerald Hörster (EBA): Herzlichen Dank! Also zunächst möchte ich mich den Fragen von Herrn Beckmeyer widmen. Sie hatten Fragen zur Zertifizierung der Sicherheitssysteme innerhalb des Unternehmens S-Bahn Berlin gestellt. Die Systeme der S-Bahn Berlin sind jedenfalls von der Eisenbahnaufsicht bisher nicht zertifiziert worden. Die Sicherheit wird nach den geltenden Regeln dadurch gewährleistet, dass es einen verantwortlichen Betriebsleiter oder eine

verantwortliche Betriebsleiterin gibt. Zukünftig geht allerdings die Entwicklung dahin, dass wir Sicherheitsbescheinigungen haben werden, die auch eine Zertifizierung der Abläufe innerhalb des Unternehmens mit beinhalten. Heute haben wir das in dieser Form noch nicht. Zertifizierungen sind meines Wissens beim Unternehmen S-Bahn durchgeführt worden, aber im Auftrag der S-Bahn durch, ich denke mal, unabhängige Prüfinstanzen. Da müsste Ihnen Herr Junker mehr zu sagen. Einbeziehung des Eisenbahnbundesamtes in die Wartung: Das werden Sie sicherlich nicht vollumfänglich machen können. Das dürfte bei inzwischen ca. 400 Verkehrsunternehmen in Deutschland, die auch überwiegend auf dem Netz der Eisenbahn des Bundes fahren, durch das heutige Eisenbahnbundesamt, selbst wenn sie deutlich personell aufstocken, kaum gewährleistet werden können. Ich denke aber, wenn wir zukünftig die Prozesse in den Unternehmen daraufhin überprüfen, ob sie grundsätzlich richtig angelegt sind – was natürlich auch eine Menge Arbeit bedeutet –, dann lässt das schon einen gewissen Rückschluss auf die Qualität der Wartung zu und lässt sicherlich auch gewährleisten, dass Wartungen entsprechend erfolgen. Soweit aus meiner Sicht die an mich gerichteten Fragen von Herrn Beckmeyer. Ich komme zu Herrn Hofreiter. Ich glaube, dessen Fragen waren direkt an die Bundesregierung gerichtet. Da halte ich mich jetzt an dieser Stelle bei der Frage gesetzgeberischer Maßnahmen heraus. Ich denke, das ist auch nichts, was das Eisenbahnbundesamt zu bewerten hat. Sie hatten, Herr Lange, das Thema Ausschaltung der ICE-Neigetechnik angesprochen. Ich denke, dazu wird Ihnen sicherlich Herr Junker gleich noch etwas Detaillierteres sagen können. Aber da sind wir natürlich als Aufsichtsbehörde nicht ganz unschuldig. Der Zusammenhang ist einfach folgender: Wenn sie mit Neigetechnik fahren, sind natürlich die Belastungen, die auf die Radsatzwellen wirken, noch einmal stärker als im normalen Betrieb. Das heißt, sie gewährleisten oder sie erhöhen die Sicherheit dadurch, dass sie nicht geneigt fahren, aber dafür langsamer fahren, und damit die Kräfte, die hier wirken, reduzieren. Frau Leidig hatte das Thema der Radsatzwellen angesprochen. Ja, es ist nach unseren jetzigen Erkenntnissen in der Tat so, dass die Radsatzwellen des ICE eben nicht dauerhaft sind. Das ist schlicht und einfach so. Deshalb doktern wir zusammen mit der Bahn und der Industrie an der Thematik herum. Das ist auch der Grund, weshalb diese Radsatzwellen ausgetauscht werden. Insofern liegen hier neuere Erkenntnisse von Seiten des Betreibers durch entsprechende Gutachten und ähnliches vor. Wie überbrückt man die Zeit bis dahin? Schön wäre es natürlich, wenn man das im Rahmen

einer schnellen Wartungsmaßnahme sofort alles beheben könnte. Das geht aber sicherlich nicht. Sicher wird Ihnen auch Herr Junker noch weiter erläutern können, warum das auf dem Markt einfach nicht machbar ist. Bis dahin ist man schlicht und einfach darauf angewiesen, die Sicherheit in der Form zu gewährleisten, dass zusätzliche Prüfindervalle stattfinden, sehr enge Prüfindervalle, was sicherlich die Verfügbarkeit der Fahrzeuge deutlich reduziert und sicher auch die Wirtschaftlichkeit des Betriebs nicht gerade erhöht, die aber gewährleisten, dass, wenn Schwachstellen und Fehler auftreten, diese entdeckt werden sollen, bevor es zu einem Radbruch kommen kann. Das heißt, die Prüfindervalle sind so geschnitten – sie können nicht jeden Riss detektieren, das ist eine Frage der Rissgröße –, dass Risse, die sie in der aktuellen Prüfung nicht detektieren, weil sie knapp unterhalb dessen liegen, was man detektieren kann, bis zum nächsten Prüfindervall jedenfalls nicht zum Schaden führen können. Das ist eine etwas komplizierte Materie, die Materialwissenschaft, ich muss mich da auch auf unsere Experten und externen Gutachter verlassen. Aber das wird durch diese Prüfindervalle gewährleistet, die Sie wahrscheinlich als ICE-Nutzer im Hinblick auf die geringe Verfügbarkeit, welche die Konsequenz ist, leidvoll erfahren haben. Herr Döring hatte zum Thema Zulassung gefragt, ob denn die Dauerfestigkeit nicht bei der Zulassung geprüft worden ist. Ja, in der Tat, diese Frage würde ich an Ihrer Stelle auch stellen. Natürlich wird das im Rahmen der Zulassung geprüft. Was geschieht im Rahmen der Zulassung? Das Eisenbahnbundesamt spiegelt die vorgelegten Unterlagen gegen die geltenden Vorschriften, gegen die geltenden Normen. Um eines klar zu sagen: Wir haben keine eigenen Rollenprüfstände, wir haben keine Ingenieure, die mit Loks herumfahren oder ähnliches. Wir sind hier auf die Unterlagen angewiesen, die uns geliefert werden. Und diese Unterlagen prüfen wir selbst beziehungsweise lassen sie durch anerkannte Sachverständige, die beim Eisenbahnbundesamt zugelassen sind, prüfen und durchsehen. Wenn Rückfragen sind, wird das diskutiert. Uns steht auch die Möglichkeit zur Verfügung, mit den Experten und Sachverständigen der Hersteller zu sprechen und an deren Prüfmaßnahmen, wenn wir das wollen, sicherlich auch teilzunehmen. Aber wir können nicht selbst prüfen. Wir können auch selbst keine Belastungsmessungen durchführen, das heißt, im Detail berechnen, was auf ein Fahrzeug während seiner Lebensdauer zukommt. Da sind der Hersteller und der Besteller im Prinzip gefordert, im Hinblick auf die Aussage: Was will ich mit diesem Fahrzeug machen, was ist zu erwarten? Und da kann ich nur sagen, wenn dann hier Annahmen getroffen werden, die viel-

leicht zu optimistisch waren, dann kann das nachher zu Schwierigkeiten führen, die die Dauerfestigkeit in Frage stellen.

Vorsitzender: Wollten Sie auf diese Art und Weise darauf hinweisen, dass Ihnen diese Kompetenzen fehlen, dass Personal fehlt oder die Mittel fehlen? Oder ist das aus Sicht des Eisenbahnbundesamtes so in Ordnung wie es ist?

Gerald Hörster (EBA): Es entspricht den gesetzlichen Vorgaben und dem, wie das Eisenbahnbundesamt aufgestellt ist. Also nochmals: Wir sind nicht, wie der TÜV, eine Institution, die in der Lage wäre, auf eigenem Rollenprüfstand oder ähnlichem selbst zu prüfen. Wir sind hier auf Zulieferung angewiesen. Wir sind eine Behörde, die ein vielfältiges Aufgabenspektrum hat, mit etwas weniger als 1.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Und wir sind, denke ich mal, im Zusammenhang mit der Bahnreform bewusst relativ schlank aufgestellt worden, weil wir uns eben auch des Know-hows Dritter bedienen sollen. Das machen wir auch. Eine andere Möglichkeiten haben wir im Moment auch nicht. Und ich denke, dass ist auch eigentlich eine bisher bewährte Methode. Das heißt nicht, dass wir uns nicht hin und wieder an der einen oder anderen Stelle gern verstärken würden, was technisches Know-how angeht, aber vom Grundansatz her ist das sicherlich sinnvoll, weil eben die entsprechenden Prüfeinrichtungen bei den großen Herstellern, bei den Bestellern vorhanden sind und wir hier auf entsprechende Unterlagen zurückgreifen. Wir entwickeln nicht selbst Fahrzeuge. Wenn Sie vielleicht einmal auf das zurückschauen, was zur Zeit der Deutschen Bundesbahn gelaufen ist. Klar, da ist das alles etwas anders gelaufen. Dort gab es Zentralämter mit einer Vielzahl von Mitarbeitern. Die haben praktisch den Herstellern detaillierte Vorgaben im Hinblick auf das gemacht, wie Fahrzeuge gestaltet werden sollen. Davon hat man sich mit der Bahnreform nach meinem Verständnis bewusst entfernt und gesagt, das ist eine Sache des Verkehrsunternehmens und des Herstellers, die hier miteinander klarkommen müssen. Die Aufsichtsbehörde prüft die Einhaltung der Normen anhand der ihr vorgelegten Unterlagen. Nicht mehr und nicht weniger. Zustimmung kann ich Ihnen aber sicherlich, Herr Döring, in der Frage, dass natürlich die Infrastruktur auf die Haltbarkeit eines Fahrzeuges Einfluss hat. Das ist genauso wie mit Ihrem Auto. Wenn Sie ständig eine Huckelpiste fahren, wird das Fahrwerk anders beansprucht als wenn Sie auf einer gut ausgebauten, hervorragend unterhaltenen Autobahn fahren. Und das ist bei Zügen selbstverständlich auch so. Und das ist das, was ich in meinem Eingangsstate-

ment schon gesagt habe. Wenn ich Rahmenbedingungen annehme, die sehr optimistisch sind, und genau auf diese Rahmenbedingung hin konstruiere und berechne, dann habe ich natürlich die Schwierigkeit, dass ich mich, wenn diese Rahmenbedingungen vielleicht nicht ganz so optimal sind, wie ich sie unterstellt habe, in einem Grenzbereich bewege und Schwierigkeiten habe. Und es sind einfach auch aktuelle Untersuchungen, Gutachten, Messungen des Betreibers, die hier zu dem Ergebnis geführt haben, dass wir mit der jetzigen Achskonstruktion Schwierigkeiten haben, weshalb die auch ausgetauscht werden sollen. Ich hoffe, Ihre Fragen weitestgehend beantwortet zu haben.

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Baur!

Dr. Klaus Baur (VDB): Ich habe aus der Frageunde zwei Schwerpunkte abgeleitet. Das eine ist das Allgemeine Eisenbahngesetz und wie sich die Hersteller dazu stellen. Und das zweite Thema war ja dann das Thema Radsatzwellen. Zum Allgemeinen Eisenbahngesetz haben Herr Hofreiter, Herr Lange und Herr Döring gefragt, wie die Position der Industrie dazu ist. Ich muss eines sagen, Herr Junker hat es in seinem Statement gesagt: Die Industrie ist nur oberflächlich eingebunden. Also ich habe viele Verhandlungen mit Bestellern über die Verträge geführt, die wir bekommen, um ein Fahrzeug zu liefern. Da kann ich nicht irgendwie von Oberflächlichkeit ausgehen. Das Allgemeine Eisenbahngesetz regelt das heute so, dass der Betreiber die Verantwortung auch für den sicheren Bau der Fahrzeuge hat. Wir haben gerade auch zum Beispiel von Herrn Hörster gehört, dass natürlich das Einsatzgebiet dieses Fahrzeugs auch einen maßgeblichen Einfluss auf die Auslegung des Fahrzeuges hat. Auch von der Infrastruktur ist es abhängig. Also wenn ich zum Beispiel einen Hochgeschwindigkeitszug habe und fahre den nur auf kurvenreichen Strecken, hat er eine andere Belastung als wenn ich ihn auf einer gerade durchgebauten Hochgeschwindigkeitsstrecke fahre. Das heißt, das Einsatzgebiet der Fahrzeuge muss auch in der Bestellung, im Lastenheft mit angegeben werden, damit die Fahrzeuge korrekt ausgelegt werden können. Und das wird dann auch in zivilrechtlichen Verträgen zwischen dem Besteller und dem Hersteller eindeutig geregelt. Wir haben in diesen Bestellungen Themen drin, wo genau festgeschrieben wird, welche Zuverlässigkeit, welche Verfügbarkeit diese Fahrzeuge haben müssen. Wir haben Gewährleistungszeiten in diesen Verträgen, die durchaus über heute gesetzlich geltende Regelungen hinausgehen. Das heißt, aus Sicht der Hersteller ist dieses Thema, auch mit dem heute bestehenden Allgemeinen Eisenbahngesetz, klar und deutlich geregelt. Und

die Haftung ist auch sauber nachvollziehbar und zugeordnet. Ich kann also hier nicht erkennen, dass wir hier ein „Schwarzer-Peter-Spiel“ haben, sondern es ist eindeutig geregelt, wer welche Aufgaben hat und wer welche Verantwortung hat und wer wofür haftet. Und dort ist zum Beispiel auch klar geregelt, dass Normenänderungen oder Änderungen des technischen Stands, die nach der Bestellung erfolgen, durch den Betreiber hinterher zumindest zu bezahlen sind. Also wichtig ist, dass hier die Verantwortung klar abgegrenzt ist. Und deshalb haben wir auch diese Aufgabenteilung. Und der Herstellervertrag endet normalerweise mit dem Ablauf der Gewährleistung. Und da ist ja auch ein ausreichender Nachweis der Fahrzeuge im Betrieb gegeben. Wir als Hersteller sind auch bereit, weitere Verantwortung zu übernehmen, das hatte ich auch vorher ausgeführt. Wir können in Wartung, Instandhaltung, Bauartbetreuung und solche Themen mit einsteigen. Das ist keine Frage, das machen wir auch in vielen Fällen. Da haben wir als Bahnindustrie auch gute Referenzen. Wir sind bereit, das zu tun. Ich bin aber nicht der Meinung, dass die heutige Rechtsprechung, und auch die Verträge, die wir abgeschlossen haben, hier Lücken lassen.

Vorsitzender: Aus Ihrer Sicht ist es auch nicht notwendig, das Allgemeine Eisenbahngesetz zu ändern? Ich frage das deswegen, weil gestern bei einer Veranstaltung, wo mehrere Kolleginnen und Kollegen anwesend waren, dies ausdrücklich der Wunsch und das Interesse der Deutschen Bahn AG war.

Dr. Klaus Baur (VDB): Also wir sehen grundsätzlich an diesem Punkt jetzt keine Lücke, wo wir sagen können, weil das Allgemeine Eisenbahngesetz das so und so vorgibt, gibt es hier Probleme in der Haftungszuordnung, sondern die Haftung ist über die Vorgaben und vor allem eben über die zivilrechtlichen Verträge, die wir mit dem Besteller abschließen, eindeutig geregelt. Aus diesem Grunde muss man das Allgemeine Eisenbahngesetz aus unserer Sicht nicht ändern. Dann möchte ich zu dem zweiten Themenblock kommen, Radsatzwellen. Herr Hörster hat gerade ausgeführt, dass ja die Industrie die Radsatzwellen gemäß der Normen so auslegt, dass sie eben den Anforderungen an den Betrieb genügen. Dazu gehört auch die dauerhafte Auslegung der Radsatzwellen. Wir hatten bei dem Unfall in Köln gesehen, dass die eine Radsatzwelle gebrochen ist. Es gab auch ein Gutachten dazu. Und das Gutachten hat eben nicht eindeutig festgestellt, dass es ein Materialfehler war, sondern es gibt eine Kette von Möglichkeiten, die zu diesem Bruch geführt haben, die aber aufgrund des Bruchbildes und dessen, was man bei dem Zug dann noch vorgefunden

hat, keine eindeutigen Rückschlüsse auf Materialfehler, Konstruktionsfehler usw. ergeben konnte. Also das ist das, was wir als Erkenntnis aus dem Untersuchungsbericht haben. Es gab sechs oder sieben Möglichkeiten, wie es zu diesem Bruch gekommen ist, aber er war nicht eindeutig einem Materialfehler zugeordnet. Aber trotzdem noch einmal zu der Auslegung der Radsatzwellen. Die Frage betraf ja auch Untersuchungen des Fraunhofer Institutes. Wir haben als Bahnindustrie diese Untersuchungen beauftragt, denn wir wollten zum einen wissen, wie das andere Industrien machen und welches auch die Möglichkeiten sind, zukünftig hier mehr Sicherheit bei der Auslegung der Radsatzwellen zu bekommen. Es gibt hier die Möglichkeit der Dimensionierung, Sie haben das angesprochen, Frau Leidig, „Safety Life“ beziehungsweise „Damage-tolerance-Konzept“. Die Zielsetzung ist natürlich ganz klar, in der Auslegung der Fahrzeuge eine möglichst robuste Auslegung zu erreichen. Und das wäre quasi „Safety Life“. Aber das bedeutet auch, dass wir im Betrieb erreichen, dass es keine Störungen oder keine zusätzlichen Beschädigungen der Radsatzwelle gibt, denn das kann dazu führen, dass sich trotz „Safety Life“ eben auch durch Korrosion oder andere Dinge in dem Fall Risse bilden. Und deshalb ist eine Kombination aus einer robusten Auslegung mit einer zusätzlichen Wartung und Instandhaltung notwendig sowie eine Überwachung der Achsen, zum Beispiel durch Sichtprüfung, um Oberflächenschäden zu finden, oder aber auch – und das war das, was Herr Hörster angesprochen hat – durch Ultraschall. Und das ist klar die Zielsetzung. Und wir werden auch dieses Forschungsvorhaben weitertreiben, um eine solide Basis für diese Auslegung zu bekommen. Was zusätzlich noch angesprochen werden muss, das ist das Thema: Wie funktionieren Wartung und Instandhaltung und dieses Konzept insgesamt? Wir haben nach dem Unfall in Köln auch einen Paradigmenwechsel in der Wartung und Instandhaltung bekommen. Herr Hörster hat ausgeführt, dass man mit zerstörungsfreier Prüfung sicher erkennen möchte, dass ein Riss entsteht, bevor er zum Bruch kommt. Und zwar verlässt man sich jetzt dabei nur ausschließlich auf die zerstörungsfreie Prüfung. Und dazu gibt es derzeit einen Stand der Wissenschaft. Es gibt noch keinen abgesicherten Stand der Technik dazu. Und man hat jetzt das als Intervall angenommen, was man aus den Erkenntnissen der wissenschaftlichen Untersuchungen abgeleitet hat. Das ist aus unserer Sicht eine Thematik, die die Intervalle sehr eng festlegt. Aber um die Sicherheit im Bahnverkehr zu gewährleisten, hat man das so umgesetzt. Wir haben, das ist angesprochen worden, beim ICE 3 und beim ICE-T mit der Deutschen Bahn Verhandlungen geführt. Und wir

haben jetzt ein Konzept für die Radsatzwellen definiert, um zukünftig den sicheren Betrieb weiterhin gewährleisten zu können, das, was heute auch schon geht, aber eben auch, um die Wartungsintervalle wieder in solche Bereiche zu bringen, dass hier auch eine wirtschaftliche Wartung unter Beachtung aller Sicherheitsvorgaben erreicht werden kann.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ein Kollege hat nochmal eine Nachfrage, weil er sich nicht sicher war, ob seine Frage beantwortet ist. Bezüglich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes haben Sie gesagt, es gibt auch noch zusätzliche Verträge. Stehen die im Widerspruch oder ergänzen sie das Allgemeine Eisenbahngesetz, was die Verantwortung anbelangt?

Dr. Klaus Baur (VDB): Im Allgemeinen Eisenbahngesetz steht ja drin, dass der Betreiber die Möglichkeit hat, Dritte mit der Herstellung zu beauftragen. Und genau das wird in diesen Verträgen abgebildet. Die Verantwortung wird vom Betreiber, die er dafür hat, die im Allgemeinen Eisenbahngesetz festgeschrieben ist, in den privatrechtlichen Verträgen auf den Hersteller übertragen. Und die Eisenbahnaufsicht, das Eisenbahnbundesamt, ist in diesem Fall auch die Institution, die prüft, dass dieses Fahrzeug den geltenden Normen entsprechend gebaut worden ist und damit auch letztendlich gewährleistet, dass die Herstellung so war, wie es nach den Vorgaben des Betreibers im Rahmen der Sicherheitsanforderungen auch ausgeführt wurde.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Junker!

Klaus Junker (DB AG): Ja, ich würde gerne die Themen zu Themenblöcken zusammenfassen. Ich glaube, das ist hilfreich. Zunächst einmal zu der Frage nach der Unabhängigkeit der Anwaltskanzlei. Dazu kann ich nur sagen, wir haben eine Anwaltskanzlei beauftragt, die hat ein Gutachten abgegeben und wir haben erst einmal keinen Zweifel daran, dass die unabhängig ist. Also sonst hätten wir den Auftrag nicht gegeben. Und der Auftrag wurde nicht mit irgendwelchen Hintergedanken gegeben. Die Frage ISO 9001, 9000, verantwortliche Leitung, würde ich gerne schriftlich beantworten, weil ich im Detail, Herr Beckmeyer, nicht mit der S-Bahn Berlin vertraut bin. Aber ich kann Ihnen sagen, unsere Werkstätten sind nach ISO zertifiziert. Dieses Zertifikat ist vorhanden, wird auch extern immer wieder überprüft. Das sind prozessuale Überprüfungen. Aber wie gesagt, dazu würden wir gerne schriftlich Stellung nehmen dazu, wenn Sie einverstanden sind. Das Thema Auditierung oder Revisionsberichte, auch an anderen Standorten. Wir auditieren diese Dinge, wie

ich gerade angedeutet hatte, extern und intern und überprüfen sie. Auch dort haben wir im Moment keine Hinweise, dass irgendwelche Dinge versteckt sind. Das kann man natürlich immer wieder anzweifeln, aber es gibt keine Hinweise, dass es anderswo ähnliche Entwicklungen wie bei der S-Bahn Berlin gibt. Allerdings muss ich auch dazu sagen, ich bin im Detail nicht in den Instandhaltungsprozessen drin. Da würden wir gegebenenfalls, wenn sich noch tiefere Erkenntnisse ergeben, dazu etwas sagen wollen. Das Thema gesetzgeberische Maßnahmen hängt natürlich eng mit dem Oberbegriff zusammen, den Herr Lange verwendet, das Thema „Schwarzer Peter – Bahn und Industrie“. Es geht nicht um das Zuschieben des „Schwarzen Peters“. Das sieht natürlich nach außen leicht so aus. Es geht in der Tat darum, und deswegen möchte ich auch meinen verwendeten Begriff „oberflächlich“ nochmal etwas präzisieren: Es geht um die oberflächliche Einbindung in der Haftung der Industrie, nicht um die oberflächliche Einbindung der Industrie in den Prozess. Und deswegen sind wir sehr wohl der Meinung, dass das Allgemeine Eisenbahngesetz an der Stelle präzisiert werden muss, um einfach klarzustellen, die Industrie hat auch eine Verantwortung nachdem das Produkt aus der Gewährleistung gelaufen ist. Das war leider bei all diesen Fahrzeugen so. Die Frage Rendite, Sicherheit, Werkstattpersonal. Also die Eisenbahn ist nach 1994 als Aktiengesellschaft gegründet worden. Das heißt, wir haben dort bestimmte betriebswirtschaftliche Kriterien zu erfüllen. Und es ist völlig logisch, dass man versucht, immer wieder zu optimieren und dieses Optimieren geht natürlich mit Veränderungen einher. Das kann jetzt bedeuten, dass sich Fristen verändern, es kann bedeuten, dass man die gleiche Arbeit mit weniger Menschen macht, weil technische Prozesse oder neue Fahrzeuge hinzukommen. Aber eines kann ich Ihnen sagen: Wir machen nicht Rendite auf Kosten der Sicherheit. Aber natürlich muss bei der Sicherheit abgewogen werden, welche Relevanz eine Veränderung hat. Und das tun wir auch. Also es wird keine Veränderung bei uns durchgeführt, ohne dass wir uns sehr genau angucken, halten wir den Sicherheitsstandard, der erreicht ist, nach der Veränderung ein. Dort gibt es dazu Prozesse, die versuchen wir intern zu machen, die versuchen wir mit externer Unterstützung zu machen. Es gibt namhafte europäische Firmen, die uns in solchen Fragen mit anerkannten Kriterien und Methoden beratend zur Seite stehen. Und beim Werkstattpersonal kann ich nur sagen, wir haben das Werkstattpersonal in den letzten Jahren reduziert. Das hat damit zu tun, dass sich die Anzahl der Fahrzeuge reduziert hat, das hat damit zu tun, dass andere Prozesse eingeführt wurden, das hat auch damit zu

tun, dass große Flotten neu beschafft wurden, bei denen viele Arbeiten, die es früher gab, einfach nicht mehr notwendig sind. Aber eines bitte ich, bei all dem, was man im menschlichen Bereich diskutiert, zu berücksichtigen: Die Bahn hat rund 200.000 Mitarbeiter und bei diesem großen Spektrum finden sie alle Facetten der menschlichen Verhaltensweisen wieder. Und es ist eine elementare Aufgabe der Führung, dafür zu sorgen, dass das Thema Sicherheit im tagtäglichen Leben bei den Menschen in den Köpfen ist. Und wir handeln mitbestimmt. Und da müssen wir immer dranbleiben, daran müssen wir arbeiten. Ich würde noch gerne das Thema relevante Unfälle, Herr Döring, das Sie nannten, ansprechen. Wenn ich von relevanten Unfällen spreche, dann sind das Unfälle, die nach bestimmten Kriterien – ein Toter, bestimmte Schadensursache und, und – gehen. Und an der Stelle würde ich auf den Sicherheitsbericht verweisen, den wir jährlich abgeben. Dort steht das drin, dort ist das erläutert. Zu den Fragen „ausgeschaltete Neigetechneik“ und „Radsätze“ würde ich gerne bitten, dass Herr Lang, unser Technikchef aus Minden, kurz Stellung nehmen kann. Ich habe ihn extra deswegen mitgebracht, weil er der Experte zu dem Thema ist. Wenn Sie gestatten. Herr Lange!

Vorsitzender: Das gestatte ich nicht gerne. Das ist nicht abgesprochen. Ich würde sagen, antworten Sie kurz, und was Sie nicht beantworten können, reichen Sie bitte schriftlich nach.

Klaus Junker (DB AG): O.k.! Bei dem Thema Neigetechneik sind wir direkt bei dem Thema Radsätze. Die Neigetechneik ist ausgeschaltet – es wurde vorhin schon angedeutet –, weil wir eben auch bei den ICE-T mit den Radsätzen ähnliche Probleme haben. Und um zu verhindern, dass die Belastung der Radsätze durch die Neigetechneik – die ist nun einmal dort größer – weiter greift, ist die Neigetechneik abgeschaltet. Deswegen, Herr Lange, erfahren Sie immer diese Verspätungen mit dem Neigetechneikzug. Zu dem Thema Radsätze kann ich sagen – und da werden wir uns dann noch abstimmen, wie wir das wieder machen –, dass das Thema Radsätze, so wie Herr Dr. Baur und Herr Hörster es beschrieben haben, bei uns evident ist. Wir sind dabei, diese Radsätze auszutauschen. Herr Dr. Grube hat von 2013 gesprochen. Das hat einfach damit zu tun, dass solche Radsatzwellen ja nicht über Nacht neu konstruiert, entwickelt und vor allen Dingen dann auch mit der entsprechenden Qualität gefertigt sind. Die Fertigung dieser Radsätze ist ja ein sehr diffiziler und genauer Vorgang. Also ich gehe davon aus, dass wir diese Zeit überbrücken müssen. Diese Zeit überbrücken wir mit intensiven Untersuchungen, mit Ultraschallun-

tersuchungen und, und, und. Und man muss sich natürlich auch vor Augen halten, dass es durchaus andere Verkehrsträger gibt, bei denen die Dauerfestigkeit für die Instandhaltung nicht das Bestimmende ist, sondern die Betriebsfestigkeit. Die tauschen die Bauteile nach bestimmten Zeiten. In jedem Flieger, in den Sie steigen, sind die wenigstens Bauteile dauerfest. Das sind betriebsfeste Bauteile. Also es gibt durchaus zulässige Instandhaltungsverfahren, die sich auf der Betriebsfestigkeit abstützen. Und diesen Weg versuchen wir jetzt bis zu dauerfesten Radsätzen zu nutzen. Ich glaube, das ist als erste Antwort zu dem Thema von unserer Seite ausreichend.

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Schwarz!

Jens Schwarz (Konzernbetriebsrat DB AG): Ja, vielen Dank! Ich habe mir zwei Themenkomplexe notiert. Erst einmal zu den Beschäftigten. Wir haben also aktuell 21.000 Beschäftigte in den Werkstätten. Die Zahl ist seit 1994 halbiert worden. Der Altersdurchschnitt liegt bei ca. 45 Jahren. Daran sieht man, dass wir in Zukunft daran arbeiten müssen, auch junges Personal nachzuführen, um eine Überalterung zu verhindern. Wir haben drei Kategorien von Werken. Die A- und die B-Werke, die die Wartung und Instandhaltung machen, sind bei den Transportbereichen angesiedelt. Und wir haben die Werke der schweren Fahrzeuginstandhaltung, wo die Hauptuntersuchungen gemacht werden. Die befinden sich im Bereich der Dienstleistungen. Die Frage von Herrn Beckmeyer war, wie der Anspannungsgrad ist. Also im Personenverkehr wie auch bei der schweren Fahrzeuginstandhaltung ist er sehr hoch. Dort ist das Personal zu über 100 Prozent ausgelastet. Beim Güterverkehr sieht es etwas anders aus. Sie wissen, dass eine ganze Reihe Güterwagen aus der Flotte momentan abgestellt sind, was natürlich auch Auswirkungen auf die Instandhaltung hat. Dort haben wir aktuell auch noch Kurzarbeit. Aber in den übrigen Bereichen, wie gesagt, ist die Anspannung sehr hoch. Und die Zahl von 191 kann ich jetzt so nicht nachvollziehen. Ich gehe mal davon aus, das bezog sich auf die S-Bahn, weil die in der aktuellen Planung des Jahres 2010 relativ konstant zu 2009 laufen. Der zweite Themenkomplex ist das Thema der Fristenspreizung. Im Rahmen der EBO sind die sicherheitsrelevanten Arbeiten auszuführen. Das ist bei der Hauptuntersuchung vorgeschrieben. Arbeiten an nicht sicherheitsrelevanten Teilen können erst zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden. Ein Beispiel dazu: Ein Dieselmotor, der seine Laufleistung von ca. 200.000 Betriebsstunden noch nicht erreicht hat, wird zur Hauptuntersuchung nicht getauscht, sondern wird zu einem späte-

ren Zeitpunkt getauscht, wenn dann die Laufleistung erreicht ist. Das ist so ein Problem, was wir seit längerem sehen, was die Betriebsfestigkeit nicht unbedingt erhöht. Sondern wir sind der Meinung, dass im Rahmen vorbeugender Instandhaltung, wie man das auch in Japan betreibt, wenn das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung kommt, auch alle Komponenten dementsprechend untersucht werden. Die Angaben zu konkreten Fahrzeugen müssten wir nachliefern, das kann ich jetzt aus dem Stehgreif nicht sagen. Das waren die zwei Komplexe, die bei mir zu beantworten waren.

Vorsitzender: O.k., also Angaben zu Fristen bei konkreten Fahrzeugen werden schriftlich nachgereicht. Dann kommt Herr Dr. Hein zu Wort!

Dr. Carsten Hein (VDV): Ich hatte jetzt keine konkrete Frage an mich wahrgenommen, möchte aber auch noch einmal unterstützen, was Herr Junker gesagt hat. Auch wir sind der Meinung, dass die Haftung klar geregelt werden muss, was vorhin der Frage nach dem Bedarf für eine AEG-Änderung angesprochen worden ist. Das muss sicherlich ganz klar geregelt sein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war in der Tat sehr kurz. Die Bundesregierung kommt gleich zu Wort. Ich würde gerne noch kurz klären, wer von den Kollegen dran kommt, damit Sie auch ein Bild haben. Herr Vaatz, Herr Hacker, Herr Burkert, Frau Wilms, Frau Leidig, Frau Kumpf und Herr Döring. Können wir dann davon ausgehen, dass das alle waren, die fragen wollten? Herr Ferlemann!

PSts Enak Ferlemann: Herr Vorsitzender, verehrte Kolleginnen und Kollegen. Zu den an uns gerichteten Fragen allgemein muss man vielleicht mal eines feststellen: Die Bahn ist nach wie vor ein sehr, sehr sicheres Verkehrsmittel. Eine absolute Sicherheit kann es überhaupt nicht geben. Das funktioniert in unserer Gesellschaft nicht. Wir können ja nur daraus lernen, wenn es neue Erkenntnisse gibt, diese möglichst schnell in die Prozesse einzubeziehen. Das tun wir auch. Deswegen begrüße ich auch, dass die Diskussion hier heute Morgen sehr sachlich ist und dem Ziel dient, das System Schiene nicht zu diskreditieren, was man ja manchmal bei Diskussionen entsprechend befürchten muss, die auch in der Öffentlichkeit geführt werden. Insofern finde ich es sehr gut, wie das hier heute Vormittag abläuft. Und wir als Bundesregierung sind sehr stolz auf das Eisenbahnbundesamt, das einen hervorragenden Job macht. Das darf ich an dieser Stelle einmal sagen. Da sind wir in Deutschland sicherlich mit dieser Behörde hervorragend aufgestellt und die genießt auch unser absolu-

tes Vertrauen. Und wie man in den einzelnen Fällen sieht, hat ja auch das EBA sehr gut reagiert, wie im Grunde genommen alle feststellen. Zu der Frage von Kollegen Hofreiter zur Aussage unseres Ministers zu der Frage „Renditeziele und Eigentümergebühren“ kann man ganz klar sagen: Er hat wie immer Recht. Wir wollen keine Veräußerung auf jeden Fall, nach dem Motto „auf Teufel komm raus“ privatisieren, das ist nicht die Auffassung der jetzigen Bundesregierung. Wozu man ganz klar sagen muss: Die Verkehrsinfrastrukturgesellschaften werden sowieso nicht privatisiert. Das bleibt alles so in staatlicher Hand, wie das bisher war. Da soll sich sowieso nichts ändern. Das war ja mal anders angedacht, bei verschiedenen Modellen. Es bleibt dabei, dass wir die staatliche Verantwortung für die Infrastrukturgesellschaften komplett behalten. Privatisiert oder teilprivatisiert werden können nur Verkehrsgesellschaften. Und auch hier gilt es als erste Voraussetzung, dass überhaupt eine Börsenfähigkeit erreicht wird. Also nicht nach dem Motto, die Börsenfähigkeit, ob sie da ist oder nicht, soll erzwungen werden. Sondern sie muss konkret erreichbar sein. Und wir müssten auf eine Lage treffen, in der die Börsen überhaupt in der Lage wären, eine solche Aufnahme eines börsennotierten Unternehmens zu stemmen. Das ist unter derzeitigen Bedingungen sicherlich nicht der Fall. Da wäre es eher eine Verschleuderung von Volksvermögen, wenn wir das machen würden. Deswegen steht es derzeit gar nicht an. Aber das heißt nicht, dass es auf alle Zeiten ausgeschlossen ist. Sondern dann, wenn die Situation sich ergibt – so sieht es auch der Koalitionsvertrag vor – werden wir natürlich zur Privatisierung kommen, sofern die anderen beiden Bedingungen, die ich genannt habe, erfüllt sind. Also es ist ganz klar, es wird nicht auf Kosten der Sicherheit die Börsenfähigkeit irgendwie erlangt werden sollen. Und bestimmte Investitionen werden nicht unterbleiben, um Renditezielen hinterherzujagen. Das wird es so mit uns nicht geben. Sie haben ja an der gestrigen Veranstaltung, glaube ich, auch teilgenommen, in der der Vorstand der Deutschen Bahn AG, Herr Dr. Grube, sich ganz klar zu diesen Zielen, die auch Ziele der Bundesregierung sind, bekannt hat. Hier gibt es, sage ich mal positiv, eine absolute Gleichheit der Auffassungen, wie der Konzern geführt werden soll, zwischen Herrn Dr. Grube und dem Vorstand der DB AG wie auch dem Bundesverkehrsministerium. Und ich halte das für richtig und gut so. Zu Ihrer anderen Frage. Herr Ramsauer hatte angekündigt, dass es Gesetzesänderungen gibt. Wenn der Bundesminister das ankündigt, ist das immer richtig, Herr Hofreiter. Das müssen Sie sich auch für die Zukunft so merken. Wenn das dort angekündigt wird, passiert auch etwas. Das ist in

diesem Falle auch so. Wir haben in der Europäischen Union eine sogenannte Sicherheitsrichtlinie. Und die ist durch eine Änderungsrichtlinie verändert worden, welche uns zwingt, sie bis Ende diesen Jahres in deutsches Recht zu übernehmen. Derzeit erarbeitet unser Haus den Referentenentwurf, der sich schon in der hausinternen Abstimmung befindet. Sie dürfen also davon ausgehen, dass in der zweiten Jahreshälfte das Gesetzgebungsverfahren von uns in Gang gesetzt wird, um hier zu einer Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu kommen, weil wir bis Ende des Jahres diese Gesetzesänderung dann auch komplett abgeschlossen haben wollen. Soviel vielleicht mal zu dem Zeitplan. Das System Schiene ist hochkomplex, ich denke das ...

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Wissen Sie schon, ob Sie § 4 AEG ändern wollen?

PSts Enak Ferlemann: Wenn Sie mich aussprechen lassen, kommen wir vielleicht auch zu dieser Frage. Sie können aber gerne nachfragen. So schnell bin ich nicht, wie Sie denken. Die Problematik ist, dass das Eisenbahnsystem insgesamt sehr komplex ist. Das zu sagen, heißt in diesem Ausschuss sicherlich „Eulen nach Athen zu tragen“. Aber es ist, glaube ich, wichtig, dass man das erwähnt. Von daher gibt es keine so einfachen Lösungen. Gleichwohl denken wir an eine Änderung des § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Und hier denken wir durchaus daran, von der Betreiberverantwortung mehr auch in Richtung Herstellerverantwortung zu gehen. Wir befinden uns natürlich auch in Gesprächen mit der Bahnindustrie, deren Ansichten natürlich auch bei uns gehört werden. Wir müssen hier vernünftig versuchen, die Interessen so hinzubekommen, dass wir das Beste für das System Schiene dabei herausholen können. Deswegen wird es hier zu einer Änderung des § 4 AEG kommen, die im Kern sicherlich mehr die Herstellerverantwortung nach vorne zieht, aber die Betreiberverantwortung nicht völlig außer Acht lässt, also jetzt keinen völligen Wandel bringt, sondern wir werden das ergänzen. In dieser Richtung können Sie eine Gesetzesänderung erwarten. Wie gesagt, im zweiten Halbjahr dieses Jahres dürften wir in das Gesetzgebungsverfahren einsteigen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Es war, glaube ich, eine wichtige und interessante Information für alle Fraktionen, auch für deren Wirken und Vorbereiten. So, jetzt kommen wir in die zweite Runde. Ich bitte Sie, Herr Vaatz, um Verständnis, dass ich Ihre Wortmeldung in die zweite Runde geschoben habe, weil in der ersten Runde in der Regel die Berichterstatter zu dem

Thema drankommen. Herr Vaatz, Sie haben das Wort!

Abg. Arnold Vaatz: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zur Motivation erst einmal. Es geht mir nicht um irgendeine Schuldzuweisung oder eine Prüfung, wer hier die Schuld für das Dilemma trägt, sondern um die Frage, wie wir den Haftungstatbestand zweifelsfrei aufarbeiten können. Das ist eine juristische Kategorie, keine moralische. Also meine Fragen. Erstens: Es ging ja bei dem Thema Betriebsstörung einerseits um die Materialfrage bei den Radachsen und andererseits um die Dimensionierung der Radscheiben. Auf die Frage, ob man das nicht hätte eher feststellen können, Herr Hörster, haben Sie geantwortet, Sie untersuchten lediglich die Konstruktionsunterlagen. Dazu meine präzise Frage: Können Sie feststellen, ob das Eisenbahnbundesamt bei der Durchsicht der Konstruktionsunterlagen möglicherweise Materialfehler oder Dimensionierungsfehler übersehen hat, die aber in den Unterlagen korrekt angegeben waren? Oder ist es andersherum so, dass die Unterlagen Angaben enthielten, die nicht der Konstruktionsrealität der Fahrzeuge entsprachen? Das ist die erste Frage. Die zweite Frage geht an Herrn Dr. Baur. Unter der Prämisse, dass der § 4 AEG so bleibt wie er jetzt ist: Wie beurteilen Sie unter diesem Vorzeichen – ganz abgesehen davon, ob jetzt wirklich ein Materialfehler vorliegt oder ob das nicht so ist –, wenn nachgewiesen werden kann, dass Herstellern Material- oder Dimensionierungsfehler unterlaufen sind, den Haftungsumfang? Erstreckt er sich Ihrer Meinung nach nur auf die reine Reparatur, den Austausch der falschen Teile, oder erstreckt er sich auch auf eine Haftung bei Einnahmeausfällen in Folge von Betriebsstörungen und bei Kapitalschäden in Bezug auf Vertragsverletzungsverfahren und ähnliche Dinge?

Vorsitzender: Danke. Jetzt ist Frau Kumpf an der Reihe..... Ich habe das jetzt so verstanden, dass Sie sich zu Dritt gemeldet haben und dann kam Herr Burkert nach vorn und hatte den Eindruck, er wäre der Erste. Jetzt sagt Frau Kumpf, sie sei quotiert und käme nach vorne. So habe ich es jetzt gemacht und mit Herrn Hacker getauscht.

Abg. Ute Kumpf: Wunderbar!

Abg. Arnold Vaatz: Herr Vorsitzender, ich wollte nur noch eine Sache sagen. Ich muss mich leider entschuldigen, ich muss gehen. Das bitte ich nicht als Unhöflichkeit aufzufassen. Wenn Sie es mündlich beantworten wollen, was ich gefragt habe, dann werde ich das dem Wortprotokoll entnehmen. Und ansonsten würde ich Sie

bitten, mir vielleicht schriftlich Auskunft zu geben. Vielen Dank!

Vorsitzender: Ich glaube, die Frage interessiert alle, deswegen wird das nachher beantwortet und Sie finden es im Protokoll. Vielen Dank! Frau Kumpf!

Abg. Ute Kumpf: Ich möchte vorausschicken, dass, denke ich, die objektive Sicherheitslage besser ist als die subjektive und die durch Medien transportierte. Und ich möchte als Weiteres auch vorausschicken, dass die Kolleginnen und Kollegen, die bei der Bahn arbeiten, die 200.000 Menschen, auch jeden Tag versuchen ihr Bestes zu geben und auch die beste Dienstleistung zu geben. Ich habe aber jetzt auf der Seite eine Frage, die betrifft das EBA, betrifft aber auch die Bahn selbst. Mir geht durch den Kopf, wie viel Entwicklungs- und Konstruktionskompetenz, quantitativ wie qualitativ, das EBA braucht, damit es wirklich auch zeitnah Projekte abarbeiten kann, prüfen kann, weil wir immer wieder darauf stoßen – auch bei einem Projekt in Stuttgart –, dass das EBA einfach nicht so schnell in der Lage ist, Dinge abzu prüfen oder zu begleiten. Deswegen die Frage: Wie viele Stellen brauchen Sie, wen brauchen Sie und wie müsste das die Politik auch entsprechend begleiten? Das Zweite zum Thema Auditierungen. Das hört sich von der Papierlage her immer alles ganz toll an. Ich kenne es auch aus anderen Bereichen. Und Herr Hein, Sie haben zwar Recht, dass man hundertprozentige Sicherheit nicht bieten kann. Aber wenn zum Beispiel Automobilfirmen mit diesem Slogan werben würden und sagen, wir machen keine große Rückrufaktion, dann wären die relativ schnell weg vom Fenster. Also auch ein Unternehmen, das betriebswirtschaftlich denkt, muss immer darauf gerichtet sein, dass möglichst optimale Sicherheit gewährleistet ist. Deswegen auch noch einmal eine ganz konkrete Frage, und vielleicht können Sie das auch schriftlich nachliefern: Wie haben sich denn die Zeitvorgaben für diejenigen verändert, die diese Kontrolle ganz unten machen müssen? Sie reden vom Pflichtenheft, Sie reden von Vorgaben. Aber wie sehen denn die Zeitvorgaben aus? Wie ist denn die Leistungsverdichtung bei diesen 21.000, die in den Werkstätten diese Überprüfung vornehmen müssen? Aus anderen Disziplinen kennt man es auch, dass die Leistungsverdichtung sehr groß geworden ist und dass viele darüber klagen, dass man da mehr Zeit bräuhete um das abzuarbeiten und natürlich das Vier-Augen-Prinzip, wenn es wirklich zutrifft, gemacht wird, aber dann viel mehr Zeit bei der Dokumentation verloren geht. Ich kenne es bei der Pflege – etwas ganz anderes –, dass viele sagen, sie müssen sehr viel dokumentieren, aber sie die Zeit am Objekt oder

Subjekt eigentlich gar nicht haben. Also wie hat sich das im Laufe der Jahre auch verändert? Vielleicht können Sie diese Zeitreihe nachliefern. Das Zweite: Wie sieht denn bei den Menschen, den 21.000, auch bei den Stellen, deren Zahl jetzt praktisch halbiert ist, das Qualifikationsprofil aus? Was hat sich da geändert? Gibt es da eher den Druck nach unten oder sind die Anforderungen gestiegen, was die Ausbildung anbelangt? Und wie ist auch die Situation von Zeitarbeit und Leiharbeit in den Werken? Wie weit bedient man sich da? Der dritte Komplex ist, das hat, glaube ich, Herr Schwarz angeführt. Eigentlich bräuchte man ein bisschen mehr Spielmasse, damit man auch eine Dienstleistung gut am Markt präsentieren kann. Das heißt, man braucht noch mehr Wagen. Sie haben selber gesagt, dass das Flottenmanagement oder der Fuhrpark ziemlich eng gestrickt sind, weil es natürlich gebundenes Kapital ist. Was sind denn Ihre Überlegungen? Arbeitnehmer vor Ort wissen oft mehr, so dass sie sagen: Menschenskind, da bräuchten wir noch so einen Zug, damit man da rausgehen kann. Also wie ist denn Ihre Einschätzung hierzu? Was müsste zusätzlich an Geld zur Verfügung gestellt werden, damit das, was Sie sich denken, eingehalten werden kann? Es muss jetzt nicht beantwortet werden. Es genügt auch, wenn wir es schriftlich bekommen.

Vorsitzender: Gut, das war an Herrn Schwarz und Herrn Junker gerichtet. Und die geben uns nachher bekannt, ob sie es schriftlich beantworten oder wie sie es sonst beantworten. Herr Hacker!

Abg. Hans-Joachim Hacker: Ich komme gleich zu den konkreten Fragen, Herr Vorsitzender. Herr Hörster, ich habe an Sie die erste Frage. Sie haben die beiden Bereiche genannt, wo die Ursachen für die Mängel liegen, im Bereich der Verstöße gegen Wartungsvorschriften und im Material- und Konstruktionsbereich. Sie haben damit – ich zitiere Sie jetzt einmal – die Aussage verbunden: „Es ist hier auf Kante genäht worden“. Was heißt „auf Kante genäht worden“? Bezieht sich „auf Kante genäht worden“ auf die technische Dimensionierung, die Materialdimensionierung? Ich habe ein Gutachten der Herrn Prof. Grubisic und Dr. Fischer vom Ausschusssekretariat bekommen. Da wird davon gesprochen, wenn man die Wanddicke um 9 Prozent verstärken würde, dann hätte man ein Mehrfaches an Sicherheit. Das wäre die erste Frage. Und die verbindet sich natürlich auch mit der Problematik des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Wir haben jetzt hier viel über die Verantwortung des Herstellers, also der Industrie, und des Betreibers gesprochen. Wenn ich die Ursachen von Fehlern nicht kenne, dann kann

ich die Haftung hin- und herschieben, ich habe aber den Zustand dann noch nicht verändert. Bei den Ursachenforschungen habe ich bislang jedenfalls aus der Befragung entnommen, dass es hier ein Erkenntnisdefizit gibt. Die Eisenbahnindustrie verweist richtigerweise darauf, dass sie die Produkte nach Lasten- und Pflichtenheften herstellt und beruft sich dabei darauf, dass diese nach den Angaben und Forderungen der Besteller erstellt werden. Entschuldigung, wenn ich das so sage, Herr Dr. Baur, ich meine es jetzt nicht böse, aber ich habe das Empfinden, dass es nicht unbedingt ein „Schwarzer-Peter-Spiel“ ist, aber die Verantwortung für die Ursachen, die haben wir bisher nicht richtig verortet. Das schwankt immer hin und her. Ich verweise auch auf die Presseerklärung von Bombardier. Herr Junker, also die Presseerklärung von Bombardier vom 23. Februar ist ein Katalog von Vorwürfen gegenüber der Bahn, was die Zusammenarbeit und die Fehleranalyse und Auswertung angeht. Insofern dann die Frage an Herrn Dr. Baur. Sie konstruieren und fertigen nach Angaben des Bestellers. Ich habe in einem früheren Leben einmal im Maschinenbau gearbeitet. Da gab es Sigma-zulässig und Sigma-ist, also Sicherheitsstandards. Und im Brückenbau und in anderen Bereichen arbeitet man ja mit einer mehrfachen Sicherheit. Ist denn hier beim Bau von Technik für die DB AG mit einer einfachen Sicherheit konstruiert und gebaut worden? Und heißt das, dass mit „auf Kante genäht“ im Grunde genommen die notwendige Sicherheit gerademal erreicht wurde? Oder muss da nicht eine mehrfache Sicherheit, wie beim Brückenbau, gewährleistet sein? Das wäre die Frage an Herrn Baur. Ich hatte Herrn Junker schon mit dem Hinweis auf die Pressemitteilung von Bombardier angesprochen. Ich weiß nicht, ob Sie dazu noch einmal Stellung nehmen können. Das ist ja ein Sammelwerk von Vorwürfen gegenüber der DB AG. An Herrn Junker und Herrn Schwarz dann meine letzte Frage: Das Gutachten, was hier angesprochen worden ist, liegt uns ja wohl in der Kurzfassung vor, nicht in der gänzlichen Ausfertigung. Und in der Kurzfassung, so hat Herr Rechtsanwalt Schmidt ausgeführt, basiert das Gutachten auf zahlreichen Befragungen von Mitarbeitern im Unternehmen. Diese Befragung führt dann auch zu der Feststellung in dem Gutachten, dass die S-Bahn intern und extern geprüft wurde. In diesen Auditierungen und Revisionen wurden jedoch die tatsächlich bestehenden Organisationsmängel nicht aufgedeckt. Wenn ich an diese Bremszylinderangelegenheit denke, dann waren das ja nicht vom Himmel gefallene Ursachen. Das sind doch Ursachen, die durch Weisungen im Unternehmen entstanden sind. Ich würde Sie bitten, Herr Schwarz und Herr Junker, zu dem Thema „mangelhafte Aufarbeitung der Bremszy-

linder“ und der Weisungslage und der Verantwortung für diese Situation Stellung zu nehmen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt kommt als Dritter Herr Burkert.

Abg. Martin Burkert: Herr Vorsitzender! Ich habe Fragen an Herrn Schwarz und Herrn Junker. Herr Schwarz, Sie haben die vorbeugende Instandhaltung angesprochen und diese gefordert. Können Sie noch einmal darlegen, was damit konkret gemeint ist? Damit man das noch einmal nachvollziehen kann. Die zweite Frage: Vielleicht könnte man einmal die Größenordnung der Werke darstellen. Wie viele Werke gibt es denn überhaupt und sind diese aus Ihrer Sicht ausreichend? Auch vielleicht zu den Veränderungen in der Personalzahl – darauf sind Sie ja eingegangen –, wie es sich in den letzten Jahren darstellt. Die dritte Frage an den Praktiker. Herr Schwarz: Wenn neue Fahrzeuge kommen, wie wir das von der Bahnindustrie gehört haben, werden die ja dann zur Abnahme auch in die Bahnwerke gefahren. Gibt es denn dort Erkenntnisse, dass da von vornherein schon Mängel festgestellt werden? Und die Frage: Gibt es Normenänderungen an den Fahrzeugen, wenn diese nach der Auslieferung der Fahrzeuge in den Werken sind? So, einmal die Frage nach Mängeln und einmal die Frage nach Normenänderungen. Herr Junker: Wir haben heute von dem Masterplan Technik gehört, gestern Abend auch von Herrn Grube. Sind Ihnen schon Details aus dem angekündigten Masterplan bekannt, was sich im Vergleich zur heutigen Situation ändert? Die zweite Frage: Ist aus Ihrer Sicht die Instandhaltung vernünftig geplant? Damit ist die Güterwagenproblematik gemeint. Also die Frage: Wenn heute Güterwagen in die Werke kommen, spielt da ein wirtschaftlicher Aspekt eine Rolle? Wir haben ja gehört, dass bis zu 30.000 Güterwagen abgestellt wurden, teilweise dadurch in Kurzarbeit gegangen wurde. Wie verhält sich das? Oder gibt es einen kontinuierlichen Abgang in die Werke? Das wäre ja für die Fahrzeuginstandhaltung, für die Planung wichtig. Dritte Frage, Herr Junker: Vandalismus spielt eine große Rolle bei der Bahn, die Schäden werden immer größer. Dazu nur die Frage: Ist durch Vandalismusschäden die Sicherheit betroffen oder sind es nur Serviceschäden? Und die vierte Frage, Herr Junker: Halten Sie bei der Bestellung, bei den Vergaben durch die Länder, die Bestellung der Ersatzfahrzeuge in diesem Rahmen aus Bahnsicht für immer ausreichend? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Frau Wilms!

Abg. Dr. Valerie Wilms: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe zwei Fragenkomplexe. Der erste Fragenkomplex betrifft die S-Bahn. Und ich möchte noch einmal etwas zum Hintergrund sagen. Ich bin ja Ingenieurin und war lange Jahre im Bereich Arbeitsschutz, auch für Bahnen, tätig. Jetzt aber zu dem Thema S-Bahn. Da war heute im Tagesspiegel ein schöner Bericht, dass Herr Franz, Chef des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, ein unabhängiges neues Gutachten, das vom Bund in Auftrag gegeben wird, fordert, angesichts auch der vielleicht noch nicht so ganz geklärten Hintergründe, die das Gleiss-Lutz-Gutachten vielleicht zeigen könnte. Dazu die Frage an Herrn Ferlemann: Trägt die Bundesregierung das mit? Können wir damit rechnen, dass das kommt? Zum Komplex S-Bahn dann eine weitere Frage. Zunächst einmal an Herrn Hörster: Wir hatten ja von Ihnen gehört, Herr Hörster, dass das Ganze ein bisschen „auf Kante genäht“ war. Das war eben auch schon angesprochen worden. Und jetzt kommt so ein bisschen die Ingenieurin bei mir raus: Wie groß war denn die Kante? Mir ist zu Ohren gekommen, dass da ein Faktor 1,01 für die Dimensionierung der Radscheiben bei der S-Bahn existieren soll. Das wäre dann 1 Prozent. Das wäre vielleicht ein bisschen wenig. Und in dem Zusammenhang die Frage an Herrn Junker: War dieser Sicherheitsfaktor Bestandteil des Lastenheftes? Und in dem Zusammenhang dann auch nochmal eine Frage an Herrn Hörster: Wenn da jetzt schwerere Radsätze unter die S-Bahn kommen, sind dann überhaupt das Fahrgestell und die sonstigen Bauteile der S-Bahn ausreichend dimensioniert? Oder kommen wir da auch noch in Schwierigkeiten, dass dann der gesamte Wagen umkonstruiert werden muss? Das wäre der erste Fragenkomplex. Der zweite Fragenkomplex betrifft das AEG. Da hat Herr Junker eben angedeutet, dass die DB AG es für wichtig hält, dass die Hersteller haften, auch nach Ablauf der Gewährleistung. In welcher Branche findet denn das statt? Vielleicht haben Sie da für uns ein praktisches Beispiel, damit wir auch erkennen können, wo das tatsächlich in der Form läuft. Zu dem Thema Allgemeines Eisenbahngesetz auch noch eine Frage an Herrn Dr. Hein. Wie sehen Sie das Thema „Änderung des § 4“? Ist das nicht nur eine Lex DB AG? Denn wir haben ja auch gerade im Bereich der NE-Bahnen eine ganze Reihe EVU's, die dort Betrieb machen und dann ja natürlich kein eigenes NE-AEG haben, sondern genauso dem Allgemeinen Eisenbahngesetz unterliegen. Inwieweit hätte das dann Auswirkungen auf Ihre Betriebe? Dann noch einmal eine Frage an Herrn Junker. Thema Betriebsleiterverantwortung. Die ist ja auch von Herrn Hein angesprochen worden. Da würde mich nochmal interessieren, wie die Be-

triebsleiter bei der DB AG in die Geschäftsführung eingebunden sind. Wo sind diese in der Linie angesiedelt? Danke!

Vorsitzender: Danke! Frau Leidig!

Abg. Sabine Leidig: Ich möchte im ersten Teil nochmal auf die Radsatzwellen zurückkommen, weil ich mit den Informationen, die ich bisher von Ihnen bekommen habe, nicht zufrieden bin. Und ich möchte es noch einmal ausführen. Also erstens: Herr Baur hat aus meiner Sicht Recht, wenn er sagt: Es ist nicht so, dass bei dem Achsbruch in Köln ein Materialfehler zugrundelag. Und tatsächlich hat das Bundesamt für Materialprüfung genau diese Feststellung getroffen. Dieser Bericht, der sich mit den Ursachen beschäftigt, ist im Dezember 2008 veröffentlicht worden. Dort ist im Grunde gesagt worden, dass es sich um einen Ermüdungsbruch handelt, also dass tatsächlich die Ursache für diesen Achsbruch darin liegt, dass das Material eben den Belastungen nicht standhält. Wenn man das aber ernst nimmt, dann muss man feststellen, dass eben alle Achsen, die in gleicher Weise unterdimensioniert sind, diesen Belastungen auf Dauer nicht standhalten. Zweitens: Herr Hörster sagt zu diesem Problem: Ja, die sind nicht dauerhaft, deshalb „doktern“ wir derzeit daran herum. Was heißt denn, „doktern“ wir daran herum? Und was heißt derzeit? Wir wissen, dass im Jahr 2004 bereits in einer TU-Studie darauf hingewiesen worden ist, dass diese Radsatzwellen nicht ausreichend sind. Es gibt von dem zitierten Prof. Grubisic zusammen mit Dr. Fischer..... Prof. Grubisic gilt im Grund als der Räder-Papst, nicht nur im Bahnbereich, sondern auch bei der Automobilindustrie. Jedenfalls ist er die Koryphäe. Er hat bereits 2004 und wiederholt 2006 und 2008 in ausführlichen Artikeln auf dieses Problem aufmerksam gemacht. Der die Bahn auch anschreibt, auch das Eisenbahnbundesamt anschreibt und sozusagen sagt, was passieren wird. Aber es passiert nichts. Die Deutsche Bahn AG reagiert nicht mit entsprechend veränderten Vorgaben für die Produzenten.

Vorsitzender: Vielleicht nur zur Information: Gestern Abend hat Herr Dr. Grube eindeutig gesagt, dass in den etwa nächsten zwei Jahren alle Radsatzwellen bei den ICE ausgewechselt werden. Insofern kann man nicht sagen, es passiert nichts, sondern das ist eigentlich schon längst beschlossen.

Abg. Sabine Leidig: Ja, aber von 2004 bis jetzt sind es bereits sechs Jahre und weitere zwei Jahre sind ungefähr eine weitere Million Kilometer, die jedes Rad fährt. Also das ist ja kein „Pappenstiel“, das ist sozusagen ... (nicht auf-

gezeichneter Zwischenruf ohne Mikro)... Nein, die Frage ist aber, warum das nicht früher in Angriff genommen worden ist. Also ich finde, es ist schon eine wichtige Geschichte, zu klären, woran es liegt, dass man sechs Jahre lang dieses Problem sozusagen wegschiebt und nicht bearbeitet und dem nicht Achsen entgegengesetzt wurden, die diesen Druck aushalten, so wie sie beim TGV eingebaut sind, so wie sie beim Shinkansen in Japan eingebaut sind, wo diese Probleme nicht auftreten. Also diese Frage hätte ich gerne beantwortet. Und in dem Zusammenhang auch die Frage: Welche Achsen werden denn jetzt konkret bestellt? Eben der zitierte Prof. Grubisic schreibt im Juli diesen Jahres in einem Brief an Herrn Grube: „Es ist unbegreiflich, dass noch immer aufgrund einer unzutreffenden Betriebsfestigkeitsbewertung usw. lebenswichtige Sicherheitsteile wie Räder für den Einsatz bei Schienenfahrzeugen bei der DB zugelassen werden“. Ist das richtig? Ist es so, dass nach wie vor nach den nicht dauerfesten Kriterien bestellt wird? Ist es so? Diese Frage möchte ich gerne beantwortet haben. Letzter Punkt... Nein, ich mache hier Schluss, weil ich glaube, das spitzt die Sache zu.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich will zum Verständnis der Zuhörerinnen und Zuhörer sagen: Es geht um eine schriftliche Stellungnahme, die die Abgeordneten von Prof. Grubisic und von Herrn Dr. Fischer bekommen haben. Diese ist als Ausschussdrucksache verteilt worden. Das war nicht angefordert, sondern sie haben es uns zugeschickt und wir haben diese selbstverständlich verteilt. Als letzter in dieser Runde Patrick Döring!

Abg. Patrick Döring: Wir haben, lieber Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, werte Herren Sachverständige, sehr viel über Haftung gehört. Da ja ein Expertengespräch dazu dienen soll, dass man am Ende schlauer herausgeht als man hereingekommen ist, will ich nochmals konkret fragen: Was soll durch eine mögliche Änderung des AEG eigentlich verbessert werden? Wenn ich das richtig sehe, gibt es eine zivilrechtliche Haftungssituation zwischen dem Besteller, das ist das Eisenbahnunternehmen, und dem Lieferanten, das ist das Eisenbahnindustriunternehmen. Dann gibt es einen Vertrag, da steht drin, wer was wann bestellt hat, wie das auszusehen hat, welche Dimensionierung das haben soll, welche Pflichten- und Lastenhefte diesem Vertrag zugrunde liegen. Und wenn irgendwo an irgendeiner Stelle der Vertrag nicht erfüllt ist, gibt es eine ganz normale zivilrechtliche Haftungssituation. Die wird übrigens im AEG auch überhaupt nicht geregelt, weil das ja alles Bürgerliches Gesetzbuch ist. Dann gibt es eine öffentliche Haftungs-

situation. Da könnte man schon sagen, das betrifft das AEG. Das kann man ja mal vorlesen, was da steht: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten“. Was führt durch diesen Satz dazu, dass diejenigen, die der Eisenbahn zuliefern, in diesem Haftungskreis nicht integriert sind oder nur oberflächlich integriert sind? Wenn es doch zivilrechtliche Verbindungen zwischen dem, der bestellt und dem, der liefert, gibt. Die zivilrechtliche Haftung ist ja wohl dieser öffentlichen Haftung vorangestellt. Denn es gibt ja keinen Lieferantenzustand, ohne dass es einen Vertrag gibt. Es liefert ja nicht irgendjemand ein Fahrzeug, das die Eisenbahn in Verkehr bringt. Zumal ja alles vom Eisenbahnbundesamt zugelassen ist, was dort fährt. Dieses, wünschte ich, würde noch einmal von Herrn Baur, Herrn Junker und Herrn Dr. Hein beantwortet werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! So, die Herren haben jetzt jeweils vier Minuten Zeit und was sie in dieser Zeit nicht schaffen, bitten wir, schriftlich nachzuliefern. Herr Hörster, Sie haben als erster das Wort!

Gerald Hörster (EBA): Nochmals zum Thema Zulassung. Mir ist nicht bekannt, dass es irgendwelche vorgelegten Zulassungsunterlagen gegeben hätte, die bei uns Zweifel an der Zulassungsfähigkeit der infrage stehenden Fahrzeuge ausgelöst hätten oder hätten auslösen können. Soviel kann ich dazu nur sagen. Die Unterlagen sind von uns an den seinerzeit geltenden Vorschriften gespiegelt worden und haben dies bestanden. Auch unter Zugrundelegung der Gutachten, die wir ergänzend beigebracht haben. Richtig ist in der Tat, dass, was ich vorhin schon gesagt habe, das Ganze von der Konstruktion teilweise „auf Kante genäht“ war. Und der von Ihnen, Frau Wilms, angesprochene Sicherheitsfaktor: Ja, in der Größenordnung hat sich das teilweise bewegt. Nichtsdestoweniger erfüllt auch dies entsprechende Normen. Ich kann nur darauf hinweisen. Das besagt aber natürlich auch, dass, wenn ich ein Problem löse, beispielsweise bei der S-Bahn Berlin durch Erneuerung der Radscheiben, ich mir dann noch nicht sicher wäre, ob ich damit wirklich für die Zukunft alle Probleme für diese Fahrzeugreihe gelöst habe. Aber ich denke, es ist zu früh, das jetzt hier abschließend zu erörtern. Es sind die personellen Kapazitäten des Eisenbahnbundesamtes angesprochen worden und dessen Möglichkeiten. Natürlich werden wir immer mit den Forderungen der Hersteller von Anlagen konfrontiert, wir möchten doch bitte schneller arbeiten. Denn klar, in der Wirtschaft

ist Zeit Geld. Für uns geht die Richtigkeit und Vollständigkeit der Prüfung allerdings vor. Klar ist allerdings auch, das müssen wir auch sagen: Der Markt ist wesentlich komplexer geworden. Wir haben heute an die 400 Unternehmen und die Zahl der Fahrzeugzulassungsanträge der Bahnindustrie ist drastisch gestiegen und es sieht im Moment so aus, dass er sich von Jahr zu Jahr verdoppelt. Was einfach auch dem Umstand geschuldet ist, dass viele Verkehrsunternehmen, die einzelne Nischen bedienen, natürlich auch viele unterschiedliche Fahrzeuge haben wollen, die wiederum zugelassen werden wollen. Das heißt also, die Industrie kommt nicht mehr mit einer Reihe von 400, 500 Fahrzeugen des gleichen Typs, wie zu Zeiten der Staatsbahnen, sondern es kommen wesentlich kleinere Tranchen. Und das bereitet bei uns deutlich mehr Arbeit. Insofern würden wir uns schon freuen, wenn sich das eine oder andere verbessern würde, vielleicht auch zugunsten der Schnelligkeit unserer Arbeitsmöglichkeiten. ... (nicht aufgezeichneter Zwischenruf ohne Mikrofon) Gehen Sie davon aus, dass wir diesbezüglich auch mit dem Ministerium in der Diskussion sind und da auf eine entsprechende Unterstützung hoffen, wohlwissend, dass die Zeiten, für den öffentlichen Dienst haushaltsmäßig etwas zu fordern, im Moment nicht optimal sind, um es mal ganz vorsichtig zu formulieren. Aber wie gesagt, da vertrauen wir auf die Unterstützung des Ministeriums. Zum Thema Radsatzwellen, welches von Frau Leidig angesprochen wurde. Da tue ich mich ausgesprochen schwer, jetzt noch mehr zu erzählen. Also in der Tat ist es so, sie werden ausgetauscht, das ist vorgesehen. Ich denke, damit werden wir eine Lösung erreichen. Und während der Interimszeit müssen wir mit Einschränkungen leben, die allerdings die Sicherheit des Verkehrs gewährleisten. Mehr kann ich aus meiner Sicht zum jetzigen Zeitpunkt dazu nicht sagen.

Vorsitzender: Bei einer Frage würde ich gern nochmal nachhaken, ob ich es richtig verstanden habe. Auf die Frage, ob auf „Kante genäht“ heißt, dass es nicht mehr als ein Prozent ist, haben Sie das bestätigt. Also war die Kante sozusagen maximal ein Prozent mehr als absolut notwendig?

Gerald Hörster (EBA): Nein, ich habe nicht gesagt, in allen Fällen, aber wir haben Teile und Elemente bei Fahrzeugen in der Zulassung gehabt, die in der Tat von der Dimensionierung her so waren. Ja, das ist so, das haben wir noch einmal gesichtet. Wir haben uns die alten Zulassungsvorgänge noch einmal angeschaut und so sieht es tatsächlich aus. Das ist aber nicht grundsätzlich bei allen Einzelteilen so gewesen. Aber Sie wissen, im Zweifelsfall bestimmt das

schwächste Teil in einer Kette die Belastbarkeit des Gesamtsystems.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Baur!

Dr. Klaus Baur (VDB): Ich muss jetzt doch auf das Thema: „Auf Kante genäht“ und „Faktor 1,01“ noch einmal eingehen, der Faktor, der hier 1,01 bedeutet, die Norm, und das war auch eine Frage, wie wir arbeiten. Wir arbeiten natürlich nach Normen und nach technischen Vorgaben, die eindeutig von uns auch im Maschinenbau klassisch angewendet werden, die aber auch auf die Eisenbahntechnik angewendet werden. Der Faktor 1, wenn das als Ergebnis rauskommt, bedeutet, dass alle Sicherheitsfaktoren die notwendig sind, um diese Radachse ausreichend zu bedienen, in den vorgegangenen Rechenschritten beachtet sind. Also wenn ich eine Radsatzwelle, das Material, nehme, dann sind da Faktoren von 1,7 oder noch mehr enthalten. Das heißt, das Ergebnis 1 bedeutet, alle Sicherheiten sind in diesem Bauteil eingerechnet. Und das entspricht exakt den Anforderungen, die in der Norm festgelegt wurden. Also das ist nicht ein Prozent Sicherheit, sondern das ist eine Sicherheit, die sich dann als Faktor am Ende ergibt, einzig das, was mindestens erreicht werden muss, um die Sicherheit dieses Bauteils zu gewährleisten. Alle anderen Sicherheiten, die man dann klassisch im Maschinenbau oder in der Bautechnik oder wo auch immer einbaut, die sind in dem Vorgang in den Rechenschritten drin. Insofern muss ich sagen, wenn ein Bauteil den Faktor 1 in dieser Richtung erreicht, dann ist es korrekt ausgelegt und hält den Belastungen stand, die angefordert sind. Wenn ich es mit 1,1 oder 1,2 mache, das ist jetzt die andere Geschichte, habe ich natürlich eine größere Sicherheit drin. Aber die ist nach dem heutigen Normenstand und der Eisenbahntechnik so nicht gefordert.

Vorsitzender: Es ging ja den Kollegen um den Sicherheitspuffer.

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Ganz kurz: Ist es Ihre eigene Entscheidung, ob Sie 1,01 oder 1,02 machen, oder geht es auf die Anforderung durch die Lastenhefte zurück?

Dr. Klaus Baur (VDB): In den Lastenheften steht auch drin, welche Normung anzuwenden ist und das der Stand der Technik anzuwenden ist. Nochmal: Wenn in der Norm steht, dass der Faktor 1 die Sicherheit dieses Bauteils komplett abdeckt, dann ist das Ergebnis der Berechnung, dass man auf den Faktor 1 kommt, dann sind die Sicherheiten alle darin enthalten. Das ist nicht eine Entscheidung, die der Hersteller trifft, sondern das ist in den internationalen Nor-

mungsgremien als Basis festgelegt. Und wenn man der Meinung wäre, dass die Sicherheit nicht ausreichend ist, dann würde man jetzt nicht sagen, ich muss einen Faktor 1,2 machen, sondern dann würde die Sicherheit in der Vorrechnung verändert und am Ende kommt wieder 1 raus. Also das ist ein Missverständnis, dass man hier nur einen Sicherheitspuffer von einem Prozent hat. Der Sicherheitspuffer ist in den vorgegangenen Rechnungen definiert. Also nochmals, nicht dass hier der Eindruck entsteht wir arbeiten mit einem Prozent Sicherheit, das wäre fahrlässig.

Zwischenruf: Dann legen Sie doch mal Informationen vor, wie die einzelnen Sicherheiten waren. Danke!

Dr. Klaus Baur (VDB): Ich werde das in dem Fall schriftlich nachreichen, weil ich jetzt nicht alle

Vorsitzender: Das würde ich jetzt auch vorschlagen.

Dr. Klaus Baur (VDB): Aber ich kann dieses ganze Thema Normung noch einmal darstellen und da sehen Sie dann auch, dass die Sicherheiten darin enthalten sind. Das ist jetzt Stand der Technik. Das ist anerkannte Technik, die von der Eisenbahnindustrie und den Vertretern gemeinsam erarbeitet worden ist und als Basis für die Konstruktion in den verschiedenen Häusern auch international akzeptiert wird. Dann habe ich das Thema Haftung, das war eine Frage von Herrn Vaatz. Zunächst einmal: Herr Hörster hat ja erläutert, dass bei den Überprüfungen der Unterlagen festgestellt wurde, dass die Unterlagen vollständig waren und darin zunächst einmal keine Fehler sichtbar waren. Und wenn man das Gutachten von GleissLutz zum Thema Radscheiben liest, was durch die Deutsche Bahn in Auftrag gegeben worden ist, stellt man einmal fest: Ja, die Dimensionierung wurde damals nach dem Stand der Technik durchgeführt. Man liest aber auch, dass zum Beispiel in 2005/2006 die S-Bahn den Auftrag gegeben hat, in Bezug auf diese Radscheibe gemeinsam mit der DB Technik und dem Radsatzhersteller RAFIL nochmals zu überprüfen, ob die Dimensionierung hierzu auch ausreichend vorgenommen worden ist. Und im Jahr 2006 hat die S-Bahn nochmal bestätigt, dass die Radscheibe auch den heutigen Normen, die sich in der Zwischenzeit, von Mitte der 90iger Jahre bis heute, stark geändert haben, nach wie vor in dieser Dimensionierung entspricht. Wir sind hier als Hersteller in diese Untersuchung nicht eingebunden worden. Das hat die S-Bahn alleine initiiert, gemeinsam mit DB Technik und dem Radsatzhersteller. Jetzt zum Thema Fol-

geschäden. Es ist in den zivilrechtlichen Verträgen eindeutig geregelt, welche Haftung im Falle eines Auftretens eines Schadens durch den Hersteller dann zutrifft, also das heißt, Materialaustausch oder Aufwand für entgangenen Gewinn und, und, und. Das ist in den zivilrechtlichen Verträgen eindeutig gelöst. Das ist auch das, was Sie angesprochen haben, Herr Döring. Die Verträge regeln eindeutig die Zusammenarbeit und die Haftung der einzelnen Beteiligten. Deshalb ist auch die Meinung zum AEG – das wurde von Herrn Ferlemann angesprochen –, dass es auch europäische Aktivitäten gibt und wir die Gesetzgebung in Deutschland auch an die europäischen Gesetze anpassen müssen, da kann es durchaus sein, dass man über diesen Punkt auch sprechen muss. Aber nochmals, aus heutiger Sicht der Industrie: Die Verträge legen diese Haftung eindeutig fest und das ist zusätzlich gesetzlich noch über Produkthaftung insgesamt abgesichert. Also ich sehe hier nicht, dass eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, wenn man schreibt, der Hersteller hat diese Verantwortung, hier eine Änderung der Haftung in großem Stil ergeben würde.

Vorsitzender: Und das heißt auch, dass durch die jetzt gültigen Verträge weder bei den ICE noch bei den S-Bahnen ein Haftungsanspruch gegenüber den Herstellern abgeleitet werden kann, habe ich das richtig verstanden?

Dr. Klaus Baur (VDB): Wir hatten das Thema ja auch intensiv mit der Bahn diskutiert. Das ist jetzt sicherlich auch ein Thema, was dann sehr stark zwischen Bahn und Herstellern stattfindet. Aber wenn ich das Thema ICE 3 nehme, das ist ganz klar auch die Meinung, die die Hersteller vertreten haben: Wir haben die Verträge erfüllt. Wir haben uns mit der Bahn jetzt über das Thema unterhalten und, das war das, was ich vorhin erläutert habe, wir haben einen Paradigmenwechsel in der Instandhaltung. Weil wir eben jetzt schauen, dass wir über zerstörungsfreie Prüfungen intensiver in den Fahrzeugen prüfen. Das Sichtverfahren, was man bisher angewandt hat, ist etwas zurückgenommen worden. Darüber haben wir uns mit der Bahn unterhalten. Wir haben die Dimensionierung, das war eine Frage auch von Frau Leidig, jetzt so vorgenommen, dass wir zum einen natürlich nach wie vor gemäß der Norm die Auslegung der Radsatzwellen auf die Dauerfestigkeit durchführen, was auch Basis der ursprünglichen Lieferung war, dass wir aber zusätzlich beachten, wie die Wartungsintervalle gelegt werden müssen, um einen ausreichenden Abstand zwischen diesen Intervallen zu haben, damit eine wirtschaftliche Wartung, Instandhaltung durchgeführt werden kann. Dieser Punkt ist zurzeit in

Normen nicht festgelegt. Dazu haben wir als Bahnindustrie ein Forschungsprojekt gestartet und initiiert, dass dort weitere Erkenntnisse erarbeitet wird. Aber wir werden jetzt in der Auslegung – das ist auch mit der Bahn abgestimmt, aber auch unter Einbeziehung der Aufsicht – Radsatzwellen einbauen, die den Anforderungen auch an lange Wartungsintervalle genügen, damit der Betrieb der Bahn wieder wirtschaftlich durchgeführt werden kann, ohne die Sicherheit in irgendeiner Weise zu vernachlässigen.

Vorsitzender: Danke! Herr Junker!

Klaus Junker (DB AG): Also ich würde darum bitten, dass wir zu dem Thema Zeitvorgaben für Instandhaltungsmitarbeiter etwas schriftlich nachreichen können. Das würde jetzt den Zeitrahmen sprengen. Das Thema Vorwürfe Bombardier an die Bahn ...

Zwischenruf **Abg. Uwe Beckmeyer**, ohne Mikrofon: GleissLutz oder machen Sie es selber?

Klaus Junker (DB AG): Muss ich darauf jetzt antworten, Herr Beckmeyer? Also ich denke, das werden wir schon selber in der Stellungnahme schreiben. So, aber ich komme zu dem Thema Vorwürfe Bombardier. Hier muss ich klar sagen, lassen Sie mich das in die Schublade Diskussion zwischen Bahn und Industrie einordnen. Denn wir haben uns, Herr Dr. Baur hat es gesagt, mit der Industrie geeinigt. Und jetzt springe ich gleich zu Ihrem Thema, Herr Döring. Genau das ist der Punkt. Diese Diskussionen waren so langwierig und schwierig, weil jeder erst sagt: Du bist Schuld und der andere sagt, ich bin es nicht. Deswegen glauben wir, wenn es eine gesetzliche Regelung gibt, die den Hersteller im AEG mit in die Verantwortung bringt, sind diese Dinge leichter auszufeuchten. Deswegen wollen wir gerne eine gesetzliche Regelung haben. Das ist die Hauptmotivation. Wie man das formuliert, müssen die Juristen klären.

Abg. Patrick Döring: Das heißt, über die Regelung des BGB und des Vertragsrechts hinaus eine spezielle Haftungsregelung im AEG?

Klaus Junker (DB AG): Ja!

Abg. Patrick Döring: Das hat mit Gewährleistung nichts zu tun. Man kann ja in Verträgen auch 500 Jahre Gewährleistung vereinbaren, wenn man das will. Geht alles, nach BGB.

Vorsitzender: So, ich will jetzt doch festhalten, dass Herr Baur hier nochmal ausdrücklich gesagt hat, das brauchen wir nicht und Sie sagen,

man hat sich mit der Bahnindustrie geeinigt, dass man das braucht. Das passt nicht so ganz zusammen. Oder?

Klaus Junker (DB AG): Nein, man hat sich mit der Bahnindustrie im konkreten Fall S-Bahn Berlin und ICE-Radsätze geeinigt. Die Einigung zum Gesetz gibt es noch nicht.

Vorsitzender: Noch eine Nachfrage dazu und dann haben Sie aber das Wort!

Abg. Uwe Beckmeyer: Herr Junker, Sie machen das Gleiche, was der Bahnchef momentan mit uns macht. Er stellt eine Forderung mit der Maßgabe auf, das sei die Lösung des Problems. Die Lösung des Problems ist eine andere. Sorgen Sie dafür, dass Ihre Qualitätsmanagementvorgaben stimmen und das sie durchgesetzt werden können. Das ist der entscheidende Punkt.

Vorsitzender: Vielen Dank! So, Sie haben jetzt wirklich das Wort!

Klaus Junker (DB AG): Danke! So, ich komme zu den Fragen von Herrn Burkert. Masterplan Technik: Es gibt noch nichts Kommunizierbares. Es wird dort gearbeitet. Ich gehe davon aus, dass wir noch einige Wochen brauchen werden, bis dort kommunizierfähige Themen bekannt sind. Zu der Frage der Instandhaltungsplanung Güterwagen oder der Instandhaltungsplanung an sich: Ja, wir haben für alle unsere Fahrzeuge, für alle unsere Bauteile konkrete Instandhaltungsvorgaben. Die werden auch sauber eingeplant und diese Planung wird abgearbeitet. Was die Güterwagen im speziellen Fall anbelangt, steht im Moment eine große Anzahl, ich glaube es sind rund 30.000, wegen der Geschäftslage. Wir können die Wagen im Moment nicht einsetzen, weil wir kein Geschäft dafür haben. Das ist die Konsequenz, deswegen stehen die. Und wenn die Wagen wieder eingesetzt werden, dann muss man gucken, ist die Frist zu machen, ist die Frist eingehalten, können die direkt eingesetzt werden oder müssen sie erst in die Werkstatt. Aber das ist nach den Prozessen auch gewährleistet. Und die Fristen laufen bei Güterwagen nach Zeiten ab. Die Frage Vandalismus und Sicherheit beinhaltet zwei Facetten. Beim Vandalismus muss man ganz klar diese vandalistische Tätigkeit sehen, die direkt Einfluss auf den Bahnbetrieb nimmt. Ich gebe jetzt ein sehr drastisches Beispiel, dass aber immer wieder vorkommt: Das von einer Brücke in die Oberleitung geworfene Fahrrad oder der geworfene Stahldraht. Der führt natürlich dazu, dass der Eisenbahnbetrieb maßgeblich behindert wird und dass davon auch für die Sicherheit Risiken ausgehen. Aber

mir ist jetzt im Moment kein Vorfall bekannt, wo durch Vandalismus irgendeine Sicherheitsprobleme im laufenden Betrieb an Fahrzeugen oder sonstigen Dingen entstanden sind. Vielmehr ist es der Vandalismus, der heute Platz greift, nämlich das Abschrauben von Kupferteielen aus stromführenden Oberleitungen oder das Rausschneiden von Kabeln, der bei uns immer zur sicherheitlichen Seite geht. Ein getrenntes Kabel im Stellwerk führt zum Ausfall des Stellwerks. Das Stellwerk reagiert immer zur sicheren Seite. Vielmehr ist dies alles ein Risiko für diejenigen, die das tun, denn da oben sind 15.000 Volt. Und selbst ein Erdungskabel kann im Zweifelsfall zu Verletzungen führen. Bei der Frage der Bestellung von Fahrzeugen und der Bestellung von Fahrzeugmengen wird von den Bestellern im Nahverkehr der Länder eine bestimmte Qualität beschafft oder nachgefragt. Und diese Qualität kann nur erreicht werden, wenn es auch genügend Reservefahrzeuge gibt. Und da ist jeder – ich sage es jetzt einmal volkstümlich – auch zum Teil seines Glückes Schmied. Wenn ein Land sagt, ich brauche nur die und die Reserve an Fahrzeugen, dann muss es eben in Kauf nehmen, dass es gelegentlich Qualitätseinbrüche gibt, weil Fahrzeuge nicht nur wegen sicherheitlichen Mängeln kaputt gehen. Fahrzeuge gehen auch einmal kaputt, weil der Dieselmotor kaputt geht oder ein Elektromotor kaputt geht, weil es irgendeinen Unfallschaden gibt und das Fahrzeug steht. Die Frage „auf Kante genäht“, wurde hier vielfältig behandelt. Ich will aber an der Stelle noch einmal eines sagen: Die Bahn schreibt Lastenhefte. Und es war nach der Bahnreform auch ausdrückliches Ziel, weg von den spezifischen dezidierten Lastenheften hin zur funktionalen Lastenheften zu kommen. Also wir bestellen – ich mache es wieder sehr einfach – keinen Güterwagen mehr, der aus dem Stahl St 37 im Grundrahmen gebaut ist, sondern wir bestellen einen ausreichend festen Rahmen in Güterwagen. Also weg von den spezifischen, hin zu funktionalen Beschreibungen. Und die Umsetzung der funktionalen Beschreibung ist dann Sache der Hersteller. Ich glaube, das Spiel ist ganz klar. Dort gibt es auch keine Diskussionen mehr. Zu der Frage, in welcher Industrie schafft man nach der Gewährleistung Herstellerverantwortung. Toyota, ist meine Antwort darauf. Ja, die Gewährleistung der Autos ist abgelaufen. Der Hersteller ist aber trotzdem, warum auch immer, von sich heraus in der Verantwortung, dort etwas zu tun. Das ist jetzt nur ein Beispiel, es gibt genügend Beispiele in der Automobilindustrie.

Vorsitzender: Man sollte jetzt die Marktsituation in der Automobilbranche nicht mit der im Eisenbahnwesen vergleichen.

Klaus Junker (DB AG): Ja gut, das will ich ja nicht, aber es ist einfach ein Beispiel. Die Frage war, in welchen Industrien es solche Dinge gibt, dass nach der Gewährleistung noch irgendetwas gemacht wird.

Abg. Dr. Valerie Wilms: Also das ist erstaunlich, Herr Junker! Entschuldigung! Das ist keine rechtliche Verpflichtung, was die da machen. Ich hatte ja gefragt: Wo ist das verbindlich geregelt?

Klaus Junker (DB AG): Gut, verbindliche Regelungen sind mir im Moment nicht bekannt. Aber ich bin mir ziemlich sicher, dass es dort auch noch irgendwelche Regelungen gibt. Da sind mir keine bekannt.

Vorsitzender: Das hat, glaube ich, jetzt zur Klarheit beigetragen. Es gibt keine verbindlichen Regelungen.

Klaus Junker (DB AG): Die Betriebsleiterverantwortung. Es gibt die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung. Und nach der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung werden unsere Eisenbahnbetriebsleiter ausgebildet und ausgewählt. Und die Frage der Einbindung: Die Eisenbahnbetriebsleiter haben überall einen direkten Berichtsweg, einen direkten zulässigen Berichtsweg, unabhängig von ihrer organisatorischen Einbindung, an die Geschäftsführung, an die Vorstände.

Abg. Hans-Joachim Hacker: Ich hatte Sie, Herr Junker, zu der Weisungslage bei den Mängeln bei der Aufarbeitung von Bremszylindern und zu den Ursachen für die Fehler bei der Revision und der Auditierung befragt.

Klaus Junker (DB AG): Also an der Stelle kann ich nur auf das Gutachten verweisen. In dem Gutachten gibt es aus meiner Sicht, so wie ich es gelesen habe, keinen Hinweis, dass irgendeine Weisung gegeben wurde, die Bremszylinder nicht zu tauschen. Es war klar. Warum das so passiert ist, ist eine andere Frage.

Vorsitzender: Im Gutachten kommt vor, dass es keine schriftlichen Unterlagen darüber gibt.

Klaus Junker (DB AG): Es gibt keine Anweisungen. So, zu dem Vorfall „Köln“ und „ICE 3“. Die Gutachten, die mir bekannt sind, sagen aus, dass es keine klare Ursachenfindung gibt. Es ist richtig, es war am Ende des Tages ein Ermüdungsbruch. Ein Ermüdungsbruch hat, wie jeder Bruch, an einem Metallteil einen Ausgangspunkt. Und dieser Ausgangspunkt, warum es zum Ermüdungsbruch gekommen ist, war nicht eindeutig festzustellen. Ermüdungsbruch bedeutet aus meiner Kenntnis und aus meiner

Sicht heraus nicht immer zwingend, dass es sich um eine Unterdimensionierung handelt. Ermüdungsbruch ist ein Bruchbild, das im Fachjargon so verwendet wird. Und die Frage, warum wir jetzt wieder solche Achsen bestellen, ist aus meiner Sicht eigentlich einfach zu beantworten: Es gibt im Moment keine neue zugelassene Achse. Entweder wir bestellen die jetzigen Achsen, prüfen die mit den jetzigen Prüfkriterien, um überhaupt austauschen zu können, um dann irgendwann in drei Jahren neue große Achsen zu haben. Denn Achsen müssen jetzt aus verschiedensten Gründen auch getauscht werden. Also die Achsen, die jetzt eingebaut werden, die jetzt im Moment neu geliefert werden, sind nach der alten Dimensionierung gebaut, denn etwas anderes passt nicht hinein. Und die neuen Achsen haben wir dann hoffentlich sehr zeitnah, um sie bis 2013 einbauen zu können. Bis dorthin wird ...

Vorsitzender: Können Sie nochmal sagen, ab wann es die neuen Achsen gibt? Ich habe gedacht, sie kommen früher.

Klaus Junker (DB AG): Also ich weiß im Moment nicht, wann die neuen Achsen verfügbar sind. Herr Lang, wissen Sie es? Ab 2011 also. Es wird noch einige ...

Vorsitzender: Also ab 2011 werden erst neu dimensionierte Achsen eingebaut.

Klaus Junker (DB AG): Verfügbar sein! Die müssen ja erst die ganzen Prozesse, die es da vorgelagert gibt, durchlaufen. Das ist der Grund, warum man diese Dinge eben bis jetzt einbaut.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Junker! Herr Schwarz!

Jens Schwarz (DB AG): Ja, ich möchte nochmal mit den Bremszylindern anfangen. Wir haben eine Zentralwerkstatt für Bremskomponenten, die befindet sich in Fulda, wo also eigentlich alle Bremskomponenten der Deutschen Bahn aufgearbeitet werden. Mittlerweile auch die Bremszylinder der S-Bahn. Davon habe ich mich selbst überzeugt, weil das zu meinem Bereich gehört. Also die Bremszylinder werden jetzt auch in Fulda aufbereitet. Zu den Haftungsfragen kann ich natürlich nichts sagen. Aber das ist der derzeitige Sachstand. Dann zu den weiteren Fragen. Wir haben also aktuell 110 Werke und davon 14 Werke der schweren Fahrzeuginstandhaltung. In den Werken des Personenverkehrs und der schweren Fahrzeuginstandhaltung sind zurzeit 800 Zeitarbeitskräfte beschäftigt. Es kommt durch temporäre Aufgaben, die wir da teilweise übernommen haben, dass wir da auch mit einer gewissen Zahl an Zeitarbei-

tern arbeiten. Die Anforderungen sind natürlich gestiegen, das ist ganz klar. Zum Beispiel das Thema Ultraschallprüfer. Wenn man heute im großen Stil dieses zerstörungsfreie Prüfen durchführt, braucht man natürlich auch dementsprechend qualifizierte Leute. Wir bilden jetzt ein großes Ultraschallprüfer aus, die diesen Aufgaben nachkommen. Weiterhin hat ja ein Wechsel vom Schlosser in Richtung Elektroniker, Mechatroniker stattgefunden. Auch durch die Komplexität brauchen wir da natürlich heute andere Berufe, als wir sie noch vor Jahren gebraucht haben. Das ist also ein solcher Wechsel, der da momentan vollzogen wird. Dann gab es nochmal eine Frage zu dem Reservepark. Dazu kann ich sagen, aktuell werden in der schweren Fahrzeuginstandhaltung rund 1.000 Reisezugwagen aufbereitet, die eigentlich schon mal abgestellt waren, die sogenannten Silberlinge. Das wird jetzt also dieser Fuhrpark werden, der dann zukünftig, wenn Ersatzverkehre gefahren werden, zum Einsatz kommt. Das ist ein Programm was über drei Jahre läuft, weil das natürlich auch mit umfangreichen Arbeiten verbunden ist. Eine Größenordnung, um welche Geldbeträge es sich handelt, können wir noch nachliefern. Das kann ich momentan nicht sagen.

Vorsitzender: Aber die Silberlinge können Sie nicht als ICEs einsetzen!

Jens Schwarz (DB AG): Nein, also das sind ganz normale Reisezugwagen, die aber auf einen Standard gebracht werden, bei dem man Ersatzverkehre fahren kann. Jeder der unterwegs ist, weiß, dass wir das auch aktuell tun. Aber da haben wir natürlich momentan Probleme, in den Größenordnungen, in denen die ICEs ausfallen, auch die Ersatzverkehre zu stellen. Deswegen ist man also momentan dabei, die Flotte der schon abgestellten Fahrzeuge nochmal aufzubereiten, um sie, bis dann die neue ICE-Generation kommt, im Prinzip zum Einsatz zu bringen, um diese Ersatzverkehre zu fahren. Das letzte Thema, das angesprochen wurde, war die Übernahme von Fahrzeugen von der Industrie. Da haben wir sehr häufig das Problem, dass dann erst im Betrieb die sogenannte Bestandsmusterabnahme erfolgt, dass man also dann gewisse Komponenten erst abgenommen bekommt, wenn die Fahrzeuge schon im Betrieb sind. Das ist auch so ein Problem, bei dem wir sagen, das muss eigentlich, wenn das Fahrzeug übernommen worden ist, abgeschlossen sein. Das war soweit das, was ich mir notiert hatte, Herr Vorsitzender!

Vorsitzender: Herr Hacker, Ihre Frage ist nicht beantwortet?

Abg. Hans-Joachim Hacker: So ist es, Herr Vorsitzender! Ich hatte Herrn Schwarz gefragt, vor dem Hintergrund unserer Befragung von Herrn Rechtsanwalt Schmidt und den Aussagen von Herrn Rechtsanwalt Schmidt, dass aus datenschutzrechtlichen Gründen keine Angaben gemacht werden können, zu der Frage, ob gegenüber den Beschäftigten Weisungen erfolgt sind, hinsichtlich der Mängel bei der Bremszylinderaufarbeitung. Das ist die Aussage von Rechtsanwalt Schmidt.

Vorsitzender: Herr Schwarz, können Sie dazu etwas sagen?

Jens Schwarz (DB AG): Diese Frage kann ich so nicht beantworten. Ich kann da auch nur auf das Gutachten verweisen, mehr ist uns dazu auch nicht bekannt.

Abg. Hans-Joachim Hacker: Sind Sie denn mit dem Thema der Benennung von Verantwortlichen aus dem Konzern konfrontiert worden, hinsichtlich der Anweisung von Beschäftigten, bei der Reparatur von Bremszylindern bestimmte Dinge als erledigt abzuhaken, die in Wirklichkeit gar nicht repariert worden sind?

Jens Schwarz (DB AG): Das kann ich Ihnen so nicht beantworten. Also ich kann da nur für die schwere Fahrzeuginstandhaltung sprechen, wo ich als Gesamtbetriebsratsvorsitzender in der Verantwortung stehe. Da gibt es solche Weisungen nicht. Es ist auch ein großer Teil mitbestimmungspflichtig, also der Betriebsrat ist da auch in den Prozess der Regelwerke einzubinden. Das läuft also über unseren Tisch und wir sind daran beteiligt. Es gibt da zeitwirtschaftliche Vorgaben mit MTM und REFA, wo das auch bemessen wird. Aber das kann ich jetzt nur für den Bereich sagen, in dem ich persönlich die Verantwortung trage. Für die S-Bahn kann ich das nicht sagen.

Vorsitzender: Zum Hintergrund dieser Frage: Einige Abgeordnete sind halt vom Personal informiert worden, zum Teil von Personalräten. Da hätten wir gedacht, wenn schon die Abgeordneten informiert werden, dann wird auch die Vertretung des Konzernbetriebsrats über diese Geschichten informiert. So, jetzt kommt zum Schluss noch Herr Hein.

Dr. Carsten Hein (VDV): Es gab ja die Frage nach einer Änderung des AEG, wie wir das im Hinblick auf die Betriebe der nichtbundeseigenen Eisenbahn sehen. Dazu ist zu sagen, dass natürlich auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen genauso Gesetze und Verordnungen beachten wie jedes andere Eisenbahnunternehmen auch. Also von daher kein Problem. Es

kommt natürlich sicherlich darauf an, wie stark macht man Gesetzesänderungen, wie sinnvoll ist es. In dem Zusammenhang muss man natürlich sehen, dass gerade der Eisenbahnsektor in den letzten Jahren durch immer widerkehrende Gesetzesänderungen sehr stark belastet worden ist. Eigentlich kann man sagen, es gab so ungefähr jährlich eine Anpassung des AEG, sicherlich insbesondere durch Europa eingeführt. Und das muss man bei jeder Änderung, die man fordert, sicherlich beachten. Insofern sind wir da schon für eine sehr maßvolle Gesetzgebungsänderung, die sich auf das unbedingt Notwendige beschränkt.

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt muss ich langsam zum Ende kommen. Die Bundesregierung hat noch das Wort. Und da gibt es auch noch die Frage, ob die Bundesregierung selber ein unabhängiges zweites Gutachten zu den Vorfällen bei der S-Bahn in Auftrag gibt.

PSts Enak Ferlemann: Herr Vorsitzender, das werden wir nicht tun, weil wir dazu nicht verpflichtet sind. Das können wir gar nicht machen. Denn nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ist die Bundesregierung hier nicht in der Verpflichtung. Es ist nicht unsere Aufgabe, das zu tun. Das lehnen wir auch ab, das machen wir nicht. Das ist nicht eine Sache des Eigentümers, sondern das ist eine Sache, die der Betreiber dort zu klären hat. Und wenn da Fragen offen bleiben, für die intern, dann ist das nicht unsere Aufgabe. Wir überprüfen, ob da ein ordnungsgemäßer, den Sicherheitsauflagen entsprechender Verkehr betrieben wird. Das können wir über das Eisenbahnbundesamt machen, aber die Haftungskonsequenz und anderes mehr ist nicht die Aufgabe der Bundesregierung. Da sind dann die Betreiber bzw. dann die jeweils zuständige Landesnahverkehrsgesellschaft in der Verantwortung, aber nicht wir. Denn die müssen klären, wie sie mit ihren Verträgen zu Recht kommen. Ich würde nun Herrn Beer bitten, vielleicht noch etwas zur Änderung von § 4 AEG zu sagen, weil mir das mit den Haftungsfragen ein bisschen durcheinander ging. Herr Beer, vielleicht können Sie das nochmal mit Ihrem Sachverstand etwas aufklären.

Vorsitzender: Herr Beer!

MR Klaus-Jürgen Beer (BMVBS): Ja, danke schön Herr Vorsitzender! Ich habe das Gefühl, hier ist ein etwas falscher Zungenschlag zu dem Hintergrund reingekommen, warum § 4 Abs. 1 AEG geändert werden muss. Es geht nicht um das bilaterale Verhältnis zwischen Hersteller und Besteller in der Frage der Haftung. Sondern hier geht es darum, dass mit der Liberalisierung

des Eisenbahnmarktes in Europa, die ja gewollt ist und die insbesondere ja auch der Bahnindustrie entsprechend mehr Handlungsspielraum im Markt gegeben hat, auch auf die Hersteller neue Anforderungen zugekommen sind. Die Hersteller sollen künftig freier sein, unter anderem zum Teil auch darin, dass sie Fahrzeuge selbst zur Zulassung bringen können. Bislang war es ja so, dass der § 4 Abs. 1 AEG dem geschuldet ist, dass nur Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnfahrzeuge bestellen und zur Zulassung bringen konnten. Im europäischen Eisenbahnmarkt ist vorgesehen, dass die Hersteller mehr Verantwortung in diesem Bereich bekommen und natürlich in dem Zusammenhang dann auch die Anforderungen, die technischen Anforderungen, die seitens Europas und auch seitens der Normung gestellt werden, entsprechend beachten und verantworten müssen. Und das muss natürlich öffentlich-rechtlich in irgendeiner Form geregelt werden. Wir wollen die Eisenbahnen, um es deutlich zu sagen, die Eisenbahnunternehmen selbst, nicht aus der Verantwortung für das sichere Bauen entlassen, auf keinen Fall. Nur die Hersteller müssten in irgendeiner Form mit hineingebracht werden, für den Bereich, den sie dann künftig zu verantworten haben. Es muss in dem Zusammenhang ein entsprechend gutes Wechselspiel geben. Es muss natürlich auch – auch das werden wir berücksichtigen –, zu Informationsübertragungspflichten kommen, damit denjenigen, die Verantwortung übernehmen, auch die notwendigen Informationen zukommen. Das wird alles in diesem Rahmen berücksichtigt werden. Wir werden dazu die entsprechenden Gespräche mit der Bahnindustrie und auch den Betreibern in Kürze führen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich glaube, das hat zur Klarheit beigetragen und macht auch deutlich, dass die Fraktionen sich auf dieses Thema vorbereiten müssen. Das war heute sozusagen ein Anberaten des Themas. Es kommt auf jeden Fall im zweiten Halbjahr von der Regierung eine Novelle zum AEG. Jetzt würde ich gerne am Ende kurz nochmal festhalten, dass einige Versprechungen gemacht wurden. Herr Junker hat versprochen, etwas zur ISO 9000, zur Auditierung und zur Neigetechnik nachzuliefern. Herr Schwarz hat zugesagt, dass er etwas zu den konkreten Fristen und Spreizungen der Fristen bei den Intervallen der Wartung nachliefert. Die Bundesregierung hat sich schon erklärt. Zu den Zeitvorgaben für Mitarbeiter Herr Junker etwas schriftlich nachliefern. Und Herr Baur wollte nochmal auf das Thema Sicherheitsnormen und die Frage, was heißt „auf Kante genäht“ und wie sicher ist es, wie wird das gerechnet, schriftlich eingehen. Ich bedanke mich für die ausführliche Darstellung der Probleme und für die wirklich

kundigen Antworten und auch dafür, dass Sie uns noch zusätzlich schriftlich Antworten geben werden. Das war, glaube ich, eine hilfreiche Expertenanhörung und wir sehen, dass einiges schon auf dem Weg der Lösung ist, aber vieles auch noch nicht gelöst ist. Vielen Dank! Ich möchte gerne noch eine Sache klären. Gestern Abend ist auf dem Parlamentarischen Abend seitens PSt Ferlemann gesagt worden, dass das Parlament heute die oft nachgefragten sogenannten Listen, Streichlisten, Projektlisten oder Finanzierungslisten bekommt. Das war jedenfalls von mir und auch von Kollegen Beckmeyer so verstanden worden. Herr Ferlemann, sagen Sie einfach, wann wir sie bekommen. Aber die gute Nachricht lautet, wir bekommen sie.

PSts Enak Ferlemann: Sie müssen nicht immer meine Aussagen so interpretieren, dass Sie das hören, was Sie gerne hören möchten. Ich habe gesagt, gestern Abend ist entschieden worden, dass Sie die Listen bekommen. So, ich habe nicht von heute gesprochen, sondern habe das noch offen gelassen. Ich gehe davon aus, die Listen sind vorhanden, sie werden ausgedruckt und ausgefertigt. Der Vorsitzende bekommt einen Bericht von mir und dann werden die Listen übersandt. Also spätestens nächste Woche haben Sie sie, vielleicht schon eher.

Vorsitzender: Vielen Dank! Immerhin, das haben wir als Ausschuss bewirkt. Ich danke für Ihre Unterstützung. Ich schließe die Sitzung für heute und bitte die Obleute, nach vorne zu kommen.

Schluss der Sitzung: 13:10 Uhr

Winfried Hermann, MdB
Vorsitzender