

Bericht zum Thema „Ausfälle bei den Klimaanlage in Zügen der DB Fernverkehr AG“

I. Sachverhalt

Am 10.07.2010 endete die Fahrt des ICE 846 (ICE der Baureihe 2) von Berlin Ostbahnhof nach Köln Hbf im Bahnhof Bielefeld, weil auf Grund des gleichzeitigen Ausfalls der Klimaanlage und der Lüftung die Temperatur im Zug stark angestiegen war. Hierdurch wurden 35 Personen leicht verletzt, die vor Ort behandelt werden konnten, und 9 Personen schwer verletzt, die zur weiteren Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert wurden.

In diesem Zusammenhang haben die staatlichen Behörden unmittelbar Untersuchungen eingeleitet:

- Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) untersucht gemäß § 5 Abs. 1 f AEG dieses als sicherheitsrelevant einzustufende Ereignis (gefährliches Ereignis mit mehr als 5 Schwerverletzten) zwecks Aufklärung der Ursachen und mit dem Ziel, Erkenntnisse für Präventionsmaßnahmen zu gewinnen, aus denen sich gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen ableiten lassen. Ergebnisse stehen noch aus.
- Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermittelt als zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde (siehe auch unter III.)
- Zudem ermittelt die Bielefelder Staatsanwaltschaft gegen die Deutsche Bahn AG (DB AG) wegen des Verdachts auf fahrlässige Körperverletzung und unterlassene Hilfeleistung.

II. Verantwortlichkeiten

Aus § 4 Absatz 1 Satz 1 AEG ergibt sich die öffentlich-rechtliche Verpflichtung für die Eisenbahnunternehmen, Fahrzeuge und Zubehör in betriebssicherem Zustand zu halten (Betrieberverantwortlichkeit). Hierzu zählt bei druckdichten Zügen auch das zuverlässige Funktionieren der Klimaanlage, zumindest aber einer Belüftungsanlage. Diese Verpflichtung erfüllen die Eisenbahnen im Rahmen ihrer Instandhaltung. Die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge in einem sicheren Betriebszustand sind. Die entsprechende Organisation des Eisenbahnunternehmens ist Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems nach den Anforderungen der EU-Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG, das die Eisenbahnen einzurichten haben und das von der Sicherheitsbehörde (in Deutschland ist dies das EBA) genehmigt und überwacht wird.

III. Eisenbahnaufsicht

Die Eisenbahnaufsichtsbehörde (für die Eisenbahnen des Bundes das EBA) überwacht die Einhaltung der vom Eisenbahnunternehmen festgelegten Instandhaltungsprozesse, nicht die jeweilige Einzelinstandhaltung. Ergeben sich aber Erkenntnisse für Unregelmäßigkeiten, führt das EBA anlassbezogene Sonderüberwachungen durch. Dies ist jetzt auch bezüglich der Störungen bei den Klimaanlage der Fall.

Dem EBA waren über den vorgenannten Fall hinaus am Wochenende 10./11. Juli 2010 zumindest 30 weitere Störungsfälle bekannt geworden. Da sich bei dieser Häufung von Ausfällen der Klimaanlage in ICE die Frage ergibt, ob hier ein Verstoß gegen die Sicherheitspflichten der DB AG vorliegt, ermittelt das EBA im Rahmen seiner Aufgabe als Eisenbahnaufsichtsbehörde (siehe beigefügte Schreiben des EBA vom 14. und 15.07. 2010).

Das BMVBS übt keine Aufsicht über die Eisenbahnen des Bundes aus, da diese Aufgabe gesetzlich der Eisenbahnaufsichtsbehörde zugewiesen ist.

IV. Information zu Klimaanlage

In den unterschiedlichen ICE-Baureihen sind verschiedene Bauarten von Klimaanlage eingebaut. Diese sind in ihrem Regelungsbereich entsprechend der Norm im UIC-Merkblatt 553 ausgelegt. Die Vorgaben der UIC zur Fahrgastraumklimatisierung sind allerdings keine Sicherheits- sondern Komfortangaben. Diese Angaben werden deshalb im Rahmen der Zulassung von Fahrzeugen von der Zulassungsbehörde nicht bewertet. Zum Zeitpunkt der Fertigung der ICE-Fahrzeuge der Baureihe 2 (Mitte der 90er Jahre) war der Regelungsbereich für ein „angenehmes Raumklima“ im Fahrzeug (20 bis 24 Grad) für einen Außentemperaturbereich von minus 20 bis plus 32 Grad festgelegt. Bei den ICE-Fahrzeugen der Baureihe 3 wurden bereits plus 35 Grad vorgegeben; für anstehende neue Baureihen liegt der Wert nunmehr bei plus 40 Grad. Die DB AG erwägt, den Wert auf 45 Grad anzuheben.

Anders als bei dem Ereignis im ICE 846 am 10.07. 2010 sind Störungen bei den Klimaanlage überwiegend kurzzeitige, durch eine zeitweise Überlastung der Anlagen im Bereich der Kältetechnik und der Energieversorgung verursachte Ausfälle. Dies sind in der Regel keine sicherheitsrelevanten Ereignisse, sondern lediglich komforteinschränkende Störungen. Diese können meistens innerhalb kurzer Zeit vom hierfür geschulten Zugbegleitpersonal im laufenden Betrieb behoben werden. Bei Bedarf, bei größeren technischen Störungen, steht dem Zugbegleitpersonal eine Unterstützung durch Wagenmeister/Zugtechniker zur Verfügung. Zudem ist das Zugbegleitpersonal angewiesen, bei Störung der Klimaanlage nur in Teilbereichen den Fahrgästen nach Möglichkeit alternative Plätze anzubieten, bei starken Komforteinschränkungen kostenlose Getränke an die Reisenden zu verteilen und bei Ausfall der Klimaanlage in mehreren Wagen oder im ganzen Zug die Fahrt zu unterbrechen (siehe beigefügte Weisungen vom 12.07. 2010).

V. Folgerungen

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat den Vorstand der DB AG nachdrücklich aufgefordert, dass die Vorfälle im Zusammenhang mit ausgefallenen Klimaanlage lückenlos aufgeklärt werden.

Die DB AG hat bereits folgende Sofortmaßnahmen ergriffen:

- Das Zugbegleitpersonal wurde auf die konsequente Anwendung der DB-Richtlinien hingewiesen (siehe auch unter IV.). Die Getränkevorräte in den Fernverkehrszügen wurden erhöht.
- Die Mitarbeiter in den Werken wurden angewiesen, die Wartung und Instandhaltung der Klimaanlage zu forcieren.
- Es wurde zusätzliches Personal auf Bahnhöfen zur Kundenbetreuung eingesetzt.
- Es wird eine angemessene Entschädigung der betroffenen Reisenden erfolgen.

Zudem hat die DB AG eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit dem Fahrzeugherstellerkonsortium eingerichtet, die mit Hochdruck an der Untersuchung und Abstellung der Fehlerursachen arbeitet. Es sollen gemeinsame Qualitätsprüfpunkte für Hersteller und Besteller bei der Entwicklung und Produktion neuer Züge eingeführt werden.

Die DB AG prüft jetzt, im Rahmen der laufenden Generalüberholung der ICE-Reisezugflotte die Klimaanlage in der ICE 2-Flotte auf die neuen Anforderungen nachzurüsten. Die DB AG sieht in den nächsten Jahren Investitionen für neue Fernverkehrs- und Regionalzüge von rd. 10 Mrd. Euro vor.

Der Prüfungs- und Complianceausschuss des Aufsichtsrates der DB AG wird sich am 26.07.2010 mit dieser Problematik befassen.

Unabhängig von der für die ICE-Problematik eingesetzten Arbeitsgruppe erarbeitet derzeit eine vom Staatssekretär im BMVBS, Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Ende April 2010 eingesetzte und von ihm geleitete Arbeitsgruppe, in der Hersteller, Betreiber, Aufsichts- und Zulassungsbehörden vertreten sind, Vorschläge für Maßnahmen zur Optimierung der Fertigungs- und Zulassungsprozesse von Eisenbahnfahrzeugen. Zielsetzung ist die Erstellung eines „Sektorhandbuches Fahrzeugzulassung“ bis Ende 2010, das dann als verbindlicher Leitfaden für den Prozessablauf der Fahrzeugfertigung und -zulassung gelten soll.

Des Weiteren ist vorgesehen, im Allgemeinen Eisenbahngesetz eine Regelung für die Verantwortung der Hersteller und Zulieferer für ein sicheres Bauen der Fahrzeuge aufzunehmen. Dies soll im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2008/110/EG in nationales Recht bis Ende 2010 erfolgen.