

Tiefensee -Mehdorn

Verantwortungslose Verantwortliche

Brisanter Bericht zur ICE-Achse wurde wegen der Bahnprivatisierung sechs Wochen lang unterdrückt

von Winfried Wolf

Die Debatte über die “Möhrchen” oder Boni-Gelder, die sich die Bahn-Oberen Mehdorn, Sack und Hansen in die Tasche schieben wollten, lenkt ab vom eigentlichen Skandal dieser Tage: Seit dem 24. September liegt dem Vorstand der Deutschen Bahn AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) – und damit auch dem Bundesverkehrsminister - ein Bericht der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) in Berlin zur ICE-Achse, die am 9. Juli 2008 in Köln brach, vor. Dieser besagt auf einen Nenner gebracht: Die Radsatzwellen aller ICE-3- und aller ICE-T-Züge sind nicht dauerhaft und damit tendenziell bruchgefährdet. Der Achsbruch in Köln war kein Einzelereignis. Es gab einen Ermüdungsbruch, weil offensichtlich die Belastungen der Radsatzwellen im Hochgeschwindigkeitsverkehr deutlich höher sind als bisher mit den gültigen Normen unterstellt. Damit werden die Erkenntnisse, die u.a. der anerkannte Experte Prof. Vatroslav Grubisic seit 2006 in Fachzeitschriften wie “ZEV Rail” vortrug, bestätigt. Hinzu kommt, so die Untersuchung der BAM: Das für die fragliche Achse verwandte Material ist mangelhaft. Weiter: Der Bruch der Achse erfolgte deutlich *vor* dem Kölner Hauptbahnhof. Man fuhr also mit hoher Geschwindigkeit und gebrochener Achse. Es ist dem Zufall zu verdanken, dass es nicht zu einem “schweren Unglück wie in Eschede” (EBA) kam. Schließlich: Laut BAM-Bericht war die fragliche Achse bereits schadhaft, als die letzte Ultraschallprüfung erfolgte, doch der Schaden wurde nicht erkannt.

Die Verantwortlichen im Bahnvorstand und im Verkehrsministerium schwiegen zum BAM-Bericht und zu diesen schwerwiegenden Fakten mindestens sechs Wochen lang. Sie taten in der Öffentlichkeit so, als gäbe es keinen BAM-Bericht. Um diesen Schein zu wahren, wird der Bericht als “mündlicher Zwischenbericht” abgetan. Dabei handelt sich um eine Powerpoint-Presentation, die als knapp 80-seitiger Report ausgedruckt werden kann.

Für dieses unverzeihliche Verhalten gibt es einen entscheidenden Grund: Es sollte alles getan werden, um im Vorfeld des Börsengangs negative Schlagzeilen zu vermeiden. Der Börsenprospekt, in dem nach meiner Kenntnis das Risiko ICE-Radsatzwellen und die (von Prof. Karl-Dieter Bodack, Andreas Kleber, Prof. Heiner Monheim, und mir Ende Juli eingereichte) Strafanzeige gegen den Bahnvorstand in der gleichen Sache nicht erwähnt werden, sollte clean bleiben – um Investoren anzulocken (klar, auch um die “Möhrchen” einzusacken). Ab dem 9. Oktober, als erstmals die Verschiebung des Bahnbörsengangs bekannt gegeben werden musste, wechselte der Bahnvorstand in Sachen Sicherheit die Strategie. Hatte man bislang alle EBA-Auflagen zu umgehen versucht, so präsentierte man sich nun in der Öffentlichkeit als besonders um die Sicherheit der Fahrgäste besorgt, und unterzog alle ICE-Neigetechnik-Züge Sonderprüfungen. Allerdings soll damit nun der schwarze Peter der Bahnindustrie in die Schuhe geschoben und vom Versagen der Verantwortlichen bei Bahn und im Ministerium abgelenkt werden. Doch auch jetzt verschwiegen die Verantwortlichen den brisanten BAM-Bericht. Dieser wurde nicht von denen, die ihn erstellten (BAM), nicht von denen, die ihn in Auftrag gaben (Staatsanwaltschaft Köln) und nicht von denen, die bei

dem Thema die entscheidende Verantwortung tragen (Bahnvorstand und Bundesverkehrsministerium) der Öffentlichkeit bekannt geben. Es waren vielmehr Journalisten, die dies taten. Wobei die Bedeutung des Berichts erstmals in der Sendung des ARD-Magazins "Monitor" vom 6. November 2008 verdeutlicht wurde (Die Tageszeitung junge Welt berichtete am 7.11. als erstes in schriftlicher Form über den Inhalt des Reports).

Hier stellt sich die Frage: Warum wurde am 4.11. durch den Bundesfinanzminister Steinbrück kundgetan, dass die Bahnprivatisierung nicht nur verschoben wird, sondern voraussichtlich "in dieser Legislaturperiode" nicht mehr stattfindet? War es wirklich "das börsliche Umfeld" (Steinbrück), das dazu führte? Dem widerspricht bereits der Umstand, dass sich das Börsenbeben in den Tagen, als Steinbrück dies kundtat, und in den drei Tagen zuvor leicht beruhigt hatte. Im übrigen sagt Steinbrück mit Blick auf die Bankenkrise, er hoffe auf eine Ende der Börsenturbulenzen im Frühjahr 2009. Warum dann plötzlich kein neuer Anlauf zur Privatisierung im Frühjahr 2009 – wie dies ja bis zum 3. November noch von den Herren Steinbrück, Tiefensee und Mehdorn, unterstützt von der Kanzlerin, fest eingeplant war?

Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Steinbrück reagierte just zu der Stunde, als deutlich war: Jetzt sickert der so lange unterdrückte BAM-Bericht durch. Damit aber ist der Bahn-Börsenprospekt Makulatur. Investoren, die von diesen Risiken nicht informiert wurden, könnten gegen den bisherigen Eigentümer der Bahn, den Bund, gewaltige Schadenersatzforderungen stellen. Und noch mehr: Die als Investoren-Melkkuh vorgesehene Bahntochter Fernverkehr wird in den nächsten Jahren Null Rendite bringen. Das aber ist tödlich für die Börsenstory.

Halten wir fest: Das Topmanagement der Bahn und die Verantwortlichen in der Bundesregierung, allen voran der Bahnchef und der Bundesverkehrsminister, haben bewusst das Projekt Bahnbörsengang als wichtiger eingestuft als die Sicherheit von Hunderttausenden Fahrgästen.

Skandalöser Umgang mit Sicherheit - Zu einigen Details im BAM-Bericht

Die wenigen Male, bei denen in den letzten Wochen seitens des Bahnvorstands oder des Bundesverkehrsministeriums die Rede von einem "mündlichen Zwischenberichts der BAM" war, hieß es immer: Aus dem "Zwischenbericht" gehe hervor, es habe offensichtlich bei der zur Debatte stehenden Achse einen "Materialfehler" gegeben. Damit wiederum wurde die These der Bahn unterstützt, es handle sich bei dem Achsbruch um einen einmaligen, auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführenden Vorgang, was wiederum implizierte, dass die ICE-Züge grundsätzlich sicher und besondere Vorsichtsmaßnahmen unnötig seien. Doch der BAM-"Zwischenbericht" zeigt: Das ist unwahr – wie so vieles andere, was der Bahnvorstand und der Bundesverkehrsminister in diesem Zusammenhang behaupteten.

Der Bericht (in Form einer Powerpoint-Presentation) enthält fünf wichtige Aussagen:

Erstens: Bei der gebrochenen Radsatzwelle gab es einen Ermüdungsbruch. Ein Riss entwickelte sich über viele Wochen, wenn nicht Monate, hinweg in der Achse, bis es zum endgültigen Bruch kam. Dieser Vorgang wird auf mehr als zwei Dutzend Seiten mit vielen Bildern und Vergleichen ausführlich dokumentiert. Die vielfach vorgetragene These, es sei am

9. Juli zu einem "Gewaltbruch" gekommen, es habe sich damit um ein einmaliges Ereignis gehandelt, wird mit dem BAM-Gutachten unzweideutig widerlegt. Interessant ist allerdings, dass das Wort "Ermüdungsbruch" im Text nicht auftaucht (hier dürfte am "wording" des Reports noch fleißig gefeilt worden sein). Allerdings ist mehrfach die Rede von einem "Schwingriss", womit der Ermüdungsbruch angesprochen ist. In dem Bericht ist dann auch die Rede von einem "Restgewaltbruch". Das widerspricht keineswegs der Aussage "Ermüdungsbruch", es ergänzt diese vielmehr: Damit ist gemeint, dass der "Schwingriss", sprich: Ermüdungsbruch, zuletzt und gewaltsam in einen endgültigen Bruch der Achse mündete.

Zweitens gibt es im BAM-Bericht interessante Aussagen zum Alter der Radsatzwelle: Die in Köln gebrochene Radsatzwelle wurde im Jahr 2000 geschmiedet und im November 2001 eingebaut (S.79). Als sie brach, hatte sie eine zurückgelegte Laufleistung von 2,85 Millionen Kilometern. Das ist rund ein Fünftel der insgesamt erwarteten Laufleistung (von 15 Millionen Kilometern). Das aber heißt zusammen mit Punkt 1: Diese ICE-Radsatzwellen haben eine extrem geringere "Lebenserwartung", eine nochmals deutlich kürzere als diejenige, die von Kritikern dieser Konstruktion wie Prof. Grubisic erwartet worden war. Oder auch: Die Belastungen im deutschen Hochgeschwindigkeitsverkehr, die auf die Radsatzwellen wirken, sind nochmals deutlich größer als diese von diesen Kritikern erwartet worden war.

Die Feststellungen (1) und (2) bestätigen, was u.a. Dr. Dipl. Ing. Gerhard Fischer und Prof. Vatroslav Grubisic in mehreren Fachartikeln (in ZEV Rail 3/2006 und 1-2008 und in der Eisenbahntechnischen Rundschau ETR 55 (2006), die im Zeitraum 2006 bis Frühjahr 2008 – also vor dem Kölner Radsatzwellenbruch – erschienen, schrieben: Die Belastungen im deutschen Hochgeschwindigkeitsverkehr sind deutlich höher als bisher angenommen. Die zumindest bei den ICE-3 und den ICE-Neigetechnikzügen (den ICE-T, aber auch zuvor – bis 2002 - bei den ICE-TD, den Diesel-ICE-Neigetechnikzügen) eingesetzten Radsatzwellen sind für diese Belastungen nicht ausreichend dimensioniert. Oder auch: Die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr seit Anfang des Jahrzehnts entwickelten Normen EN 13103 und EN 13104 sind unzureichend. Seit dem 4. November ist auch durch Veröffentlichung im ZDF-Magazin "Frontal21" auch bekannt, dass das Deutsche Institut für Normung (DIN) im Juni 2003 Einspruch gegen diese Norm eingelegt und diese ebenfalls als unzureichend qualifiziert hatte (Presseerklärung ZDF vom 4.11.2008). Das aber heißt: Die Deutsche Bahn setzt Radsatzwellen ein – und das Eisenbahn-Bundesamt gibt dazu seinen Segen -, von denen das maßgebliche Institut (DIN) sagt, sie sind auf Basis unzureichender Lastenannahmen gebaut und auf Basis unzureichender Normen zugelassen. In der Fachliteratur wird dasselbe mehrmals mit neuen Berechnungen dokumentiert. Es brechen solche Radsatzwellen in der Praxis und im laufenden Betrieb – bei einem ICE-TD am 2. Dezember 2002 in Gutenfürst und bei einem ICE-3 am 9. Juli 2008 in Köln, es werden neue Risse konstatiert, was zu Sonderprüfungen-Ultraschallprüfungen führt. Und dennoch heißt es seitens der Bahn immer wieder und auch heute noch: Wir haben Achsen, die nach dem Stand der Technik gebaut wurden und die nach den gültigen Normen zugelassen sind.

Zurück zum BAM-Gutachten:

Drittens dokumentiert das Gutachten, dass das für die Achse verwandte Material – der Stahl – erhebliche Qualitätsmängel aufweist, dass es in demselben unzulässige "Einschlüsse" gibt. Selbst der eingesetzte "hochfeste" Werkstoff (mit dem der Bau von Achsen gerechtfertigt wird, die deutlich dünner sind als diejenigen, die in den französischen TGV- und in den japanischen

Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszugs eingesetzt werden), wird in dem Gutachten indirekt wie folgt in Frage gestellt: "Der (Werkstoff; W.W.) 34CrNiMo6 ist nicht direkt im Bahn-Regelwerk genannt, er kann daher nur über allgemeine Vorgaben in der Werkstoffnorm EN10083-1 definiert werden" (S.13). Als offizieller Hersteller der Achse wird der Bochumer Verein Verkehrstechnik (BVV) genannt (eine Tochter der Georgmarienhütte, die sich wiederum im persönlichen Eigentum von Herrn Jürgen Großmann befindet, der wiederum der Vorstandsvorsitzende des Energieriesen RWE ist. Laut Unterlagen war der tatsächliche Hersteller allerdings ein kleineres Schmiedewerk in Ostdeutschland, das dem BVV zulieferte (S. 58).

Dieser Aspekt des .BAM-Gutachtens muss allerdings in Teilbereichen vorsichtig bewertet werden. Die Qualitätsprobleme bei dem verwandten Stahl könnten höchstens ein zusätzliches kritisches Moment darstellen. Entscheidend bleiben die in den Punkten (1) und (2) genannten Feststellungen. Vor allem ist bereits jetzt darauf hinzuweisen, dass Aussagen wie "Es waren die Hersteller" oder gar "Es war ein dubioses Werk oder es waren zwei fragwürdige Werke, die schlechte Ware und schlechte Qualität lieferten", genau in das Konzept der Deutschen Bahn AG passen würden, wonach es sich um "Einzelfälle" handelt und womit das Vorliegen eines systemischen Problems geleugnet wird.

Viertens wird im "Zwischenbericht" der Berliner Anstalt konstatiert: Die Ultraschallprüfungen der Bahn sind unzureichend und / oder die Intervalle der Überprüfungen waren zu groß. Dazu heißt es auf Seite 77: "Der Schwingriss wurde nicht rechtzeitig erkannt. Die US-Hohlwellenprüfung (Ultraschall-Hohlwellenprüfung; W.W.) war nicht sensibel genug oder das Inspektionsintervall zu lang." Es gab laut BAM-Bericht eine Ultraschallprüfung 150.000 Kilometer vor dem Achsbruch (am 27. März 2008 oder gut drei Monate vor dem 9.7.2008) und eine ergänzende "Sichtprüfung" zwei Tage (!) vor dem Unglück. In beiden Fällen wurde das Fahrwerk als zufriedenstellend oder, wie es neuerdings im Bahnchargon heißt, "ohne Auffälligkeiten" durchgewunken. Dies ist besonders verheerend, weil die BAM konstatiert, die fragliche Radsatzwelle sei stark ausgeschlagen gewesen. Grundsätzlich deckt sich allerdings dieser Aspekt mit der von Fachleuten seit langem vertretenen Erkenntnis, dass Ultraschallprüfungen – auch solche mit kurzen, z. B. 30.000-km-Intervallen, keine Gewähr für das rechtzeitige Erkennen von Rißbildungen bieten. Im übrigen geht auch jetzt die Bahn noch davon aus, dass Ultraschallprüfungen bei solchen Achsen maximal alle 300.000 km stattfinden sollten. Wenn der Riss in der fraglichen Achse bei einer Ultraschallprüfung 150.000 km vor dem Bruch nicht entdeckt wurde, dann ist die Gefahr unentdeckter Rissbildung bei diesen möglichen deutlich weiteren Abständen nochmals weit größer.

Fünftens schließlich wird im BAM-Bericht festgestellt, dass sich der Bruch der Radsatzwelle vor Köln ereignete. Ausdrücklich heißt es: "Der Bruch der Welle muss spätestens beim letzten Beschleunigungsvorgang in Richtung Köln und vor der Einfahrt nach Köln Hauptbahnhof eingetreten sein" (S. 49). Im Klartext: Der ICE fuhr mit hoher Geschwindigkeit mit einer gebrochenen Achse, besetzt mit mehreren hundert Personen. Das Eisenbahn-Bundesamt hatte mit seiner Feststellung vom 10.7.2008 recht, wonach sich "eine Katastrophe wie z.B. in Eschede (hätte) ereignen können".

Der BAM-Bericht unterstreicht in seiner Gesamtheit: Bei der Flotte der modernsten ICE-Garnituren – der ICE-3 und der ICE-T-Züge (letztere sind Neigetechnik-Garnituren, die grundsätzlich mit den gleichen Achsen wie die ICE-3 ausgestattet sind), gibt es solange *ein systemisches Problem*, wie nicht alle Radsatzwellen durch konstruktiv andere ersetzt werden

sind.

Verantwortung und Verantwortungslosigkeit

Der Vorgang ICE-Radsatzwellen unterstreicht, dass sich maßgebliche “verantwortliche” Stellen in Sachen Sicherheit im Schienenverkehr unverantwortlich verhalten bzw. dass diese aus Sicht der Fahrgäste und übrigens auch der Bahnbeschäftigten ein Sicherheitsrisiko darstellen.

Da ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), die 1994 eingerichtete und bisher allein für die Sicherheit im Schienenverkehr verantwortliche Einrichtung. Diese Behörde befand sich seit dem 9.7. und bis Mitte Oktober fortgesetzt im internen Clinch mit der Bahn. Vom EBA verordnete Sicherheitsauflagen wurden teilweise nicht umgesetzt: So fuhren die ICE-3 nach dem Achsbruch am 9.7. noch 30 Stunden mit Hochgeschwindigkeit weiter, obgleich das EBA sofortige Ultraschalluntersuchungen aller ICE-3-Achsen angeordnet hatte. Gegen EBA-Auflagen, wonach grundsätzlich deutlich kürzere Ultraschallprüfungs-Intervalle zu realisieren seien, hatte die Bahn vor Gericht geklagt. Der BAM-Bericht belegt nun, dass unter dem Aspekt Sicherheit alle EBA-Forderungen mehr als berechtigt waren. Doch die EBA-Verantwortlichen gehen mit ihren Erkenntnissen und Sicherheitsanforderungen so gut wie nie an die Öffentlichkeit. Sie stehen unter der Kuratel des Verkehrsministers und sie kuschen vor dem Bahnchef. Auch den EBA-Top-Leuten muss vorgeworfen werden: Sie hatten seit dem 24.9. Kenntnis von dem BAM-Bericht. Sie wussten, dass die Bundesregierung und der Bahnvorstand mauern und den Börsengang vor die Sicherheit im Schienenverkehr stellten. Doch sie alarmierten nicht die Öffentlichkeit.

Da ist die Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM): Obgleich dieser seit Ende Juli die gebrochene Radsatzwelle vorliegt, benötigte sie bis zum 24. September (oder sieben Wochen), um einen “Zwischenbericht” vorzulegen. Obgleich der Bericht schwerwiegende Sicherheitsprobleme bei der ICE-Flotte aufdeckt, informierte die Behörde nur das EBA (und damit die Bundesregierung) und die Bahn. Die BAM-Verantwortlichen schwiegen jedoch weitere sechs Wochen zu dem Schweigen von Bahn, Bundesverkehrsministerium und EBA. Sie akzeptierten stillschweigend die Unwahrheiten, die der Bahnvorstand und der Bundesverkehrsminister immer wieder verbreiteten, wenn sie sagten, es lägen noch keine belastbaren Erkenntnisse zum Kölner Achsbruch vor.

Da ist schließlich die Staatsanwaltschaft. Diese unternahm seit dem 9. Juli offensichtlich wenig, um den Unfallhergang aufzuklären. Sie ließ es sogar zu, dass die Radsatzwelle gewissermaßen vom Unfallort durch die Bahn “entführt” wurde und sich viele Tage lang unter Kontrolle der DB AG – des potentiell Beschuldigten – befand. Die Bahn konnte das entscheidende Beweisstück auch noch in einer für eine umfassende Untersuchung unzureichenden Form präsentieren. Im BAM-Bericht heißt es dazu lapidar: “Das Drehgestell wurde am 15.7.2008 vom Fahrzeug Tz 310, Wagenkasten 4037107, getrennt. Die BAM konnte das Fahrzeug daher nicht in Augenschein nehmen. Einflüsse des Fahrzeugs auf das Drehgestell ... konnten nicht untersucht werden.”

Was ist zu tun?

Auf Basis des nun bekannt gewordenen BAM-Berichtes sind die folgenden Maßnahmen unerlässlich, wenn die Sicherheit im Schienenverkehr gewährleistet sein soll:

Weitere Untersuchungen:

Die BAM selbst nennt ihren Report einen "Zwischenbericht". Sie verweist mehrmals darauf, dass sie nicht über alle Grundlagen für einen umfassenden Bericht verfügt. Grundsätzlich ist es nötig, dass weitere Untersuchungen der gebrochenen Radsatzwelle und gegebenenfalls des Wagenkasten durch andere, neutrale Einrichtungen – gegebenenfalls durch mehrere externe Institutionen - durchgeführt werden. So wurde auch nach dem Unglück in Eschede verfahren. Insbesondere aber geht es nun darum, auch hinsichtlich der Untersuchungsmethode die These des Einzelfalls aufzugeben und die systemische Problematik anzugehen.

Implizit geht aus dem Bericht für eine Achse bereits hervor, dass *alle* Achsen unterdimensioniert sind. Die dort genannte Fehlerursache – der "*Schwingriss*" - muss umgehend eine Überprüfung der tiefergehenden Ursachen zur Folge haben, deren Untersuchung bisher *nicht* Bestandteil des Gutachtens waren. Dazu gehören:

- Eine extern vorgenommene Überprüfung der für die Bemessung zugrunde gelegten Lastannahmen. In der Fachpresse wurden diese Lastannahmen offen angezweifelt. Durch Messung feststellbare Veränderungen der Lastannahmen können dazu kommen: Wartungsfehler an den Gleisen verursachen "Löcher" und somit sicherheitsrelevant erhöhte Belastungen für die Radsatzwellen.
- Eine extern vorgenommene Überprüfung der für die Bemessung zugrunde gelegten Vorgaben für die Materialien. Seitens der DIN wurden diese als unzureichend bewertet.
- Eine extern vorgenommene Überprüfung der externen Fertigungsüberwachung der Achsen und deren Dokumentation.
- Eine extern vorgenommene Überprüfung von Theorie und Praxis der Ultraschallprüfungen. Da kontinuierlich weitere Achsen geprüft werden – und in nächster Zeit noch deutlich mehr als bisher geprüft werden müssen (siehe unten), ist dringend aufzuklären, worin die systematischen Fehler in der Prüfung bestehen, um weitere Unfälle auszuschließen.

Schließlich muss die Staatsanwaltschaft bei der DB AG umgehend die Unterlagen der Materialzeugnisse und die Dokumentation der Ultraschallprüfungen als Beweise sicherstellen.

Intervalle der Ultraschallprüfungen: Alle ICE-3- und alle ICE-T-Züge müssen solange, wie die problematischen Achsen aus dem genannten "hochfesten Werkstoff" eingesetzt sind, in sehr kurzen Intervallen – offensichtlich alle 30.000 km oder rund jeden Monat – mit einem verbesserten Ultraschallverfahren überprüft werden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen: Solange keine konstruktiv neue Lösung für die Radsatzwellen gefunden wurde, muss die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen – und damit eine deutliche Reduktion der Belastungen der Achsen - geprüft werden. Im Fall der ICE-Neigetechnik-Züge (ICE-T) muss – ebenfalls zur Reduktion der Lasten - das zeitweilige Abschalten der Neigetechnik in Erwägung gezogen werden.

Neue Radsatzwellen: Offensichtlich müssen mittelfristig und im Wortsinne Zug um Zug alle ICE-3- und alle ICE-T-Züge auf andere, größer dimensionierte oder konstruktiv anders gestaltete Achsen, die den hohen Belastungen im Hochgeschwindigkeitsverkehr gerecht werden, umgerüstet werden. Dabei dürfte es sich um einen Prozess handeln, der höchstens bis Mitte 2009 abgeschlossen werden kann.

Fahrplananpassung: Die letztgenannten Punkte (kurze Ultraschallprüfungs-Intervalle, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Abschalten der Neigetechnik, Umrüsten auf neue Radsatzwellen) erfordern einen veränderten – angepassten - Fahrplan. Dies ist insbesondere auch deshalb erforderlich, weil die Deutsche Bahn AG beim rollenden Material im Fernverkehr mit Blick auf den Börsengang über so gut wie *keine Reservekapazitäten* mehr verfügt. Es ist aber wesentlich sinnvoller, auf Basis eines realistischen und zu 95 Prozent einhaltbaren Fahrplans zu verkehren, als – wie in den letzten Wochen erfolgt – auf Basis eines Fahrplans zu verkehren, der nur zu 60 Prozent eingehalten wird, der Millionen Fahrgäste vergrault und der die Bahnbeschäftigte in den Zustand eines Dauerstresses versetzt.

Neue Kapazitäten für das rollende Material im Fernverkehr: Die Deutsche Bahn AG muss umgehend vom 100prozentigen Eigentümer, dem Bund, dazu angehalten werden, im Fernverkehr zusätzliche Kapazitäten anzuschaffen. Teilweise mag dies auch erforderlich sein für Hochgeschwindigkeitszüge (mit Topgeschwindigkeiten über 200 km/h). Doch selbst dann, wenn die Hochgeschwindigkeitsphilosophie nicht in Frage gestellt wird – und diese muss im Grunde prinzipiell auf den Prüfstand gestellt werden – ist festzustellen: Auch im Fernverkehr findet die Masse des Verkehrs im Bereich von Geschwindigkeiten unter 200 km/h statt. (Selbst auf der "Rennstrecke" Köln Frankfurt am Main liegt die Reisegeschwindigkeit unter 140 km/h, auf Tempo 300 wird nur auf einem relativ kurzen Streckenabschnitt beschleunigt). Weit wichtiger als die Anschaffung neuer Hochgeschwindigkeitszüge ist daher die Anschaffung und der Einsatz von Fernverkehrszügen mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h. In diesem Segment ist die relativ kurzfristige Beschaffung von ergänzenden Kapazitäten auch deutlich schneller zu realisieren als im Bereich der Hochgeschwindigkeitszüge. So ist der Ersatz und der Ausbau der IC/EC-Flotte überfällig. Erneut auf die Tagesordnung gestellt werden muss die Wiederbelebung des Interregios – oder einer Zuggattung, die diesem entspricht, und die die bis 2001 mit dem IR erschlossenen Regionen wieder an das Fernverkehrsnetz anschließt.

Finanzierung der neuen Kapazitäten beim rollenden Material: Die Deutsche Bahn AG hat für 2007 stolze Gewinne ausgewiesen und sie will 2008 diese Gewinne nochmals steigern. Bekannt geworden ist, dass im Fall eines Bahnbörsengangs ein Großteil dieser Gewinne noch 2008, spätestens 2009, an die neuen Investoren ausgeschüttet werden sollte. Mit der Absage des Bahnbörsengangs (bis 2010) und angesichts der beschriebenen Lage im Schienenfernverkehr muss sich der Bund als 100-prozentiger Eigentümer der Bahn dafür einsetzen, dass die vorhandenen Gewinnreserven für die skizzierte Anschaffung von neuen Kapazitäten eingesetzt werden. Nach Lage der Dinge und auf Basis der von Bahnchef Mehdorn stolz verkündeten Zahlen sind dafür kaum zusätzliche öffentliche Mittel erforderlich.

Stärkung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA): Das EBA muss zu einer neutralen, eigenständigen Sicherheitsbehörde umorganisiert – und dies vom Gesetzgeber strukturell und gesetzlich abgesichert verankert - werden. Die Sicherheit im Bahnverkehr muss dabei uneingeschränkte und einzige Richtschnur sein. Die aktuelle faktische Unterordnung des

Eisenbahn-Bundesamtes unter das Verkehrsministerium und das Buckeln des EBA gegenüber dem Bahnvorstand sind kontraproduktiv. Dabei ist dem Autor bekannt, dass seitens der EU (Richtlinie RL 2004/49/EG Art. 29 und 21) und der Bundesregierung das Entgegengesetzte angestrebt wird: eine weitere Schwächung des EBA durch den Aufbau einer neuen Sicherheitsbehörde (einer EUB, einer "Eisenbahnunfalluntersuchungsbehörde") und mittels der fatalen Konkurrenz beider Einrichtungen (des EBA und der EUB) untereinander und gegenüber einer dritten Einrichtung, der Netzagentur (die formal "nur" über die "Wettbewerbsgleichheit" im Schienenverkehr zu wachen hat).

Absage der neuen Bahnpreiserhöhung: Die Bahn hat seit Ende 2003 ihre Fahrpreis im Fernverkehr um 20 Prozent und im Nahverkehr um 17 Prozent erhöht. Bereits diese Erhöhungen liegen rund doppelt so hoch wie die Inflationsrate. Sie will am 14. Dezember 2008 diese Preis nochmals um 3,9 Prozent steigern. Parallel erleben die Fahrgäste deutliche Verschlechterungen des Angebots, einen Abbau von Pünktlichkeit und nicht zuletzt auch eine Infragestellung der sprichwörtlichen Sicherheit im Schienenverkehr. Diese neuen Preiserhöhungen passen schlicht nicht in die Landschaft. Der Bund als Eigentümer der Bahn und die Länder als Bestellende im Nahverkehr sind aufgefordert, seinen Einfluss geltend zu machen, dass die kommende Tarifierhöhung abgesetzt wird.

Absage einer Bahnprivatisierung jetzt und für die Zukunft: Der Bericht der Bundesanstalt für Materialprüfung belegt ein weiteres Mal und dies in eindrucksvoller Weise: Eine Bahnprivatisierung ist aus Sicht der Fahrgäste, der Bahnbeschäftigten und vor allem mit Blick auf den entscheidenden Strukturvorteil der Bahn vor anderen Verkehrsmitteln, die Sicherheit, absolut kontraproduktiv. Mit einer Orientierung auf maximalen Profit werden Sicherheitsstandards systematisch untergraben. Bereits eine auf Privatisierungskurs befindliche Deutsche Bahn ist unfähig, in Bezug auf die erforderliche kurzfristige Sicherheit im Schienenverkehr und in Bezug auf den notwendigen langfristig sinnvollen Einsatz des rollenden Materials die erforderliche Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Das kurzfristige Scheitern des Bahnbörsengangs muss daher in eine *grundsätzliche Absage an jede Art Bahnprivatisierung* münden.

Bahnpolitik und Politik gegen die Krise: Mit einem Verzicht auf eine Bahnprivatisierung werden zugleich erhebliche Kapazitäten frei, die im Sinne einer Verkehrswende eingesetzt werden können. Dies wäre gleichzeitig ein relevanter Beitrag zu einem sinnvollen Konjunkturprogramm, mit dem der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise nicht nur rein quantitativ, sondern vor allem qualitativ – durch ein Umsteuern im Verkehrssektor – begegnet und auf diese Weise Hunderttausende sinnvolle Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden könnten.

Erstfassung: 07-11-2008;

In dem Abschnitt "Zu einigen Aspekten des BAM-Berichts" am 10.11.2008 nochmals neu akzentuiert (vor allem am Ende von "Zweitens" und am Ende von "Drittens")