



- [Startseite](#)
- [Jetzt handeln!](#)
- [Aktionen planen](#)
- [Argumente](#)
- [Hintergrund](#)
- [Termine](#)
- [Bündnis](#)
- [Kontakt](#)
- [ICE-Achsbruch](#)
 - [Sicherheit im Schienenverkehr contra Privatisierung der Bahn](#)
 - [Brisante Fachveröffentlichungen](#)
 - [EU-Anpassung mit EBA-Entmachtung](#)
 - [Wider die Hochgeschwindigkeit](#)
 - [Post aus England](#)
 - [Sicherheitsrisiko Bahnvorstand](#)
 - [Monitor berichtet](#)

[Spenden!](#)

Rundbrief

[mehr...](#)

Suchen

Sicherheit im Schienenverkehr contra Privatisierung der Bahn

Der Kölner ICE-3-Unfall vom 9. Juli 2008 - Eine Bilanz mit zehn Schlussfolgerungen

von *Winfried Wolf*

Die Entgleisung eines Hochgeschwindigkeitszugs der modernsten Generation, eines ICE 3 in Köln am 9. Juli 2008, ausgelöst durch den Bruch einer Radsatzwelle, könnte sich als ein neuerlicher Einschnitt in der deutschen Bahngeschichte erweisen. Sie folgte wenige Wochen nach der Bundestagsentscheidung zur Teilprivatisierung der Bahn, die den Einstieg in den Ausstieg aus dem rund hundertjährigen öffentlichen Eigentum an der Eisenbahn in Deutschland darstellen könnte. Sie wirft ein grelles Licht auf den Abbau der bisher sprichwörtlichen Sicherheit im Schienenverkehr im Zusammenhang mit dem Gang der Deutschen Bahn AG an die Börse. Siehe Eschede 1998. Siehe Brühl 2000. Siehe Köln 2008.

Bei einem Blick hinter die Kulissen verdeutlicht das Ereignis in Köln auch, wie weit die Überwachung der Sicherheit im Schienenverkehr bereits ausgehöhlt wurde. Die entscheidende Sicherheitsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), konnte in Köln zwar die Deutsche Bahn AG am Ende dazu zwingen, die Radsatzwellen bei dem größten Teil der ICE-3-Flotte mit Ultraschall auf Ribbildung zu untersuchen. Allerdings könnte sich erweisen, dass diese bislang für die Sicherheit im Schienenverkehr entscheidende Behörde ein letztes Mal so überzeugend durchgreifen und damit Sicherheitsstandards verteidigen konnte.

Natürlich erscheint es auf den ersten Blick überzogen, wenn ein nach außen souverän wirkendes Eingreifen des Eisenbahn-Bundesamtes derart relativiert wird. Und es erscheint übertrieben, zwei schwere Eisenbahnunfälle mit zusammen 110 Toten und vielen Schwerverletzten in einem Atemzug mit einer Entgleisung ohne Tote und ohne Verletzte bei Tempo 10 anzuführen. Tatsächlich aber hatten die Fahrgäste und das zugbegleitende Personal am 9. Juli 2008 Glück, dass der Ermüdungsbruch der Radsatzwelle im Schrittempo und nicht bei hoher Geschwindigkeit erfolgte. Die Bahnaufsicht Eisenbahn-Bundesamt stellte in ihrem "Bescheid bezüglich des Radsatzwellenbruchs bei einem ICE der Baureihe 403 vom 11. Juli 2008" fest: "Wäre dasselbe Ereignis bei Streckengeschwindigkeit von bis zu 300 km/h aufgetreten, hätte sich mit nicht unerheblicher Wahrscheinlichkeit eine Katastrophe wie z. B. in Eschede ereignen können." Deutlicher konnte man kaum werden. Das Eisenbahnunglück von Eschede am 3. Juni 1998 stellte mit 101 Toten den bisher Größten Anzunehmenden Unfall in der deutschen Bahngeschichte dar. Die Deutsche Bahn AG hatte versucht, Eschede als ein "einmaliges Ereignis" und als Resultat einer Verkettung "unglücklicher Umstände" darzustellen. Tatsächlich konnte ein verantwortungsloser Umgang des Top-Managements mit bisher geltenden Sicherheitsstandards nachgewiesen werden. Die Katastrophe von Eschede führte dazu, dass der damals im Hochgeschwindigkeitsverkehr allein verkehrende ICE der ersten Generation (ICE 1) wochenlang aus dem Verkehr gezogen werden musste, um komplett auf neue Radsätze umgerüstet zu werden. Das Vertrauen der Fahrgäste in das damalige Flaggschiff der Deutschen Bahn AG wurde erheblich erschüttert. Nach dem Radsatzwellenbruch in Köln im Juli 2008 versucht die Deutsche Bahn AG erneut, dies als einen Sonderfall, als ein einmaliges Ereignis und den Bruch als "Gewaltbruch" und damit nicht als "Ermüdungsbruch" darzustellen. Doch es gibt viele Indizien dafür, dass dem ein systematischer Fehler zur Grunde liegt. Die Öffentlichkeit scheint es ähnlich zu sehen. Das Magazin "Focus" veröffentlichte zehn Tage nach dem Unfall eine aktuelle Umfrage, wonach nur noch 31 Prozent der Fahrgäste Vertrauen in die Hochgeschwindigkeitsflotte der Deutschen Bahn AG haben.

Bahnaufsicht darf die Wahrheit nicht sagen

Am 12. Juli 2008 gelangte das Schreiben des Eisenbahnbundes-Amtes (EBA) an die Deutsche Bahn AG, datiert auf den 11. Juli 2008, an die Öffentlichkeit. Das Fachblatt "Eisenbahn-Kurier" hatte es dankenswerterweise auf seine Website gestellt. Aus diesem geht klar hervor, dass es die Bahnaufsichtsbehörde war, die nach der Entgleisung des ICE 3 in Köln bereits am Mittwoch, dem 9. Juli 2008, in Form eines "mündlichen Bescheides" verlangt hatte, die komplette ICE-3-Flotte (ab einer Laufleistung von mehr als 60.000 km nach der letzten Wartung) in die Werkstätten zu beordern und Ultraschallprüfungen auf Risse an Achsen vorzunehmen. Der Inhalt und Wortlaut des EBA-Schreibens wird von niemandem bestritten. Doch die Deutsche Bahn AG erklärte, das Schreiben habe "rein formalen Charakter". In Wirklichkeit habe sich der Vorstand der Deutschen Bahn AG zu diesem Schritt entschlossen. Diese Qualifizierung ist bereits deshalb fragwürdig, weil die Aufsichtsbehörde in ihrem Bescheid mit "Gefahr im Verzug" argumentiert und weil darin von einer "Notstandsmaßnahme im öffentlichen Interesse im Sinne des § 80 Abs. 3 Nr. 2 Verwaltungsgerichtsordnung" die Rede ist. (1)

Natürlich irritiert, dass das EBA selbst die Version der Deutschen Bahn bestätigt. Doch das verdeutlicht lediglich die äußerst problematischen Abhängigkeitsverhältnisse, in denen sich die Aufsichtsbehörde befindet. Sie wird längst massiv beeinflusst von einem Konzern, für den das Prinzip "stock exchange first" anstelle von "safty first" gilt, der dem Eigentümer auf der Nase herum tanzt und der die Aufsichtsbehörde am Nasenring durch die Öffentlichkeit führt.

300.00- oder 60.000-Kilometer-Intervalle?

Die Deutsche Bahn teilte noch am 13. Juli mit, dass ein deutlich verkürztes Intervall für Ultraschalluntersuchungen der Radsatzwellen "noch nicht generell entschieden, vorerst aber so geplant" sei.(2) Inzwischen scheint die DB AG in die verkürzten Wartungsintervalle eingewilligt zu haben. Doch auch in der Aufsehen erregenden Sendung des ZDF-Magazins "Frontal21" vom 22. Juli zum Kölner Unfall wurde darauf hingewiesen, dass die kürzeren Wartungsintervalle "nur für eine vorübergehende Zeit, "bis zur Klärung der Unfallursache", gelten sollen. Danach will die Deutsche Bahn AG offensichtlich wieder deutlich größere Intervalle, möglicherweise erneut die 300.000-Kilometer-Abstände einführen.

In dem zitierten EBA-Bescheid heißt es unter Punkt III: "Die mechanisierte Ultraschallprüfung der Triebbradsatzwellen aus dem Werkstoff 34CrNiMo6 (= ICE-3-Achsen; W.W.) ist wiederkehrend in einem Prüfintervall von 60.000 km durchzuführen." Der EBA-Bescheid datiert auf den 11.7.; er wurde also zwei Tage vor der zitierten Stellungnahme der Deutschen Bahn AG verfasst. Es ist erstaunlich, dass die DB AG in aller Öffentlichkeit einen Bescheid der Bahnaufsicht in Frage stellen kann. Es muss in Sorge versetzen, wenn bereits vor einer solchen Untersuchung angekündigt wird, die verkürzten Untersuchungsintervalle würden später voraussichtlich wieder auf ein deutlich höheres, möglicherweise auf das zuvor geltende 300.000-km-Niveau hochgesetzt. Und es muss verunsichern, dass das EBA mit dem 60.000-km-Wartungsintervall ein fünf Mal kürzeres Intervall aus Sicherheitsgründen für erforderlich hält als dasjenige, das der Bahnvorstand bisher für notwendig erachtete und praktizieren ließ. Offensichtlich feilscht der Bahnvorstand mit der Aufsichtsbehörde hinsichtlich des Niveaus von elementaren Sicherheitsstandards wie auf einem Teppichbasar.

Der Bruch des ICE-Radsatzes war nicht "einmalig". Und er war er "nicht unvorhersehbar"

In den bisherigen Reaktionen des Bahnvorstand auf den Kölner Unfall hieß es, dass der Bruch einer ICE-3-Achse "einmalig" sei. Es handle sich um einen "Gewaltbruch", um das Einwirken äußerer Faktoren, etwa, so der Dresdner Professor Günter Löffler, "um eine äußere Beschädigung der Radsatzwelle beispielsweise durch lose Metallteile des Bahnunterbodens oder Gegenstände im Gleis."(3) Insbesondere behauptete der Bahnvorstand, dass der Radsatzwellenbruch "nicht vorhersehbar" gewesen sei. Das ist unrichtig. Tatsache ist, dass der Vorstand der DB AG spätestens seit Ende 2002 auf der *praktischen Ebene* mit dem Thema Dauerbruch von Radsatzwellen und spätestens seit Anfang 2008 auch auf *theoretischer Ebene* mit einer grundsätzlichen Infragestellung der bisher geltenden Annahmen zu Lebensdauer und Belastbarkeit der ICE-3-Radsatzwellen konfrontiert ist.

Am 2. Dezember 2002 wurde bei einem Diesel-Triebzug vom Typ ICE (ICE-TD) festgestellt, dass ein Drehgestell bei Tempo 120 km/h in Gutenfürst (zwischen Chemnitz und Nürnberg) entgleist war. Ursache war der Dauerbruch einer Radsatzwelle. Die in der Öffentlichkeit seitens der DB AG abgegebene Erklärung lautete: Bei Instandhaltungsarbeiten von Radsätzen seien vier Radsätze aus der Hebevorrichtung gegliitten und dabei beschädigt worden. Eine der beschädigten Achsen sei "aus Versehen in den ICE eingebaut" worden. Diese Erklärung erwies sich als nicht zutreffend. Im April 2003 gab das Eisenbahn-Bundesamt bekannt, dass *alle* Achsen *aller* 20 der ICE-TD-Garnituren bei Belastungstests versagt hätten. Das EBA bilanzierte unzweideutig: "Die 20 Züge erfüllen ihren Zweck nicht." Das EBA erließ am 25. Juli 2003 ein generelles Fahrverbot für alle Einheiten. Nach umfangreichen Umrüstungen verkehren einzelne ICE-TD seit 2006 bei Sonderfahrten (Fußball-WM) und seit 2008 auf einzelnen Strecken wieder.(4) Der Achsbruch bei dem genannten ICE-TD musste, so die Eisenbahn-Revue International, "auf eine systematische Ursache zurückgeführt" werden: "Für die von Siemens und DWA (heute Bombardier) gelieferten ICE-TD VT 605 waren die dynamischen Beanspruchungen und Spannungswerte der Radsatzwellen noch nach der Bahnnorm 421.022 (UIC 515-3VE) ermittelt worden, die zwischenzeitlich durch die Euro-Normen EN 13103 und 13104 abgelöst wurde. Als jetzt gültige Berechnungsgrundlage für Radsätze führen diese EN im Ergebnis zu einer stärkeren Dimensionierung. Sie wurden deshalb von der Fahrzeugindustrie kritisiert."(5)

Das heißt: Es gab bereits vor fünf Jahren einen drastischen Vorfall, in deren Verlauf eine gesamte ICE-Generation für Jahre ausfiel und möglicherweise für immer für den eigentlichen Hochgeschwindigkeitseinsatz nicht zur Verfügung steht. Ursache für dieses "größte Fahrzeugdesaster der Deutschen Bahn AG" (André Werske, www.hochgeschwindigkeitszuege.com) sind Radsätze, die laut Bahnaufsicht EBA "ihren Zweck nicht erfüllen". Sie waren den Belastungen im Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht gewachsen.

Soweit die Erfahrungen der DB AG mit gebrochenen ICE-Radachsen *in der Praxis*.

Zum Thema *Theorie* meldete sich eine gute Woche nach dem Kölner ICE-Achsenbruch vom 9. Juli 2008 Vatroslav Grubisic zu Wort. Der 75-jährige Professor lebt heute im Ruhestand; er gilt als Spezialist beim Thema "betriebssichere Bemessung von Fahrzeugteilen" und als "Räder-Papst"; Grubisic war u.a. für das Fraunhofer Institut Gutachter der Anklage im Eschede-Prozess. Seine Grundaussage und diejenige seines vergleichbar prominenten Kollegen Dr.-Ing. Gerhard Fischer zum Thema Radsatzwellen des ICE-3 ähnelt verblüffend den Erfahrungen mit den Radsatzwellen des ICE-TD. Diese seien "zu niedrig dimensioniert".(6)

Die Erkenntnisse von Grubisic und Fischer wurden erstmals 2006 und erneut Anfang 2008 publiziert. Das heißt: Die Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn AG waren gewarnt. (Siehe Beitrag '[Brisante Fachveröffentlichungen](#)'). Grubisic sieht es als erforderlich an, die ICE-Radsätze in deutlich kürzeren Intervallen – beispielsweise alle 60.000 Kilometer - mit

Ultraschall auf Risse zu kontrollieren. Allerdings bedeute ein solches Prüfindervall, "dass die Wagen etwa alle zwei Monate auf den Prüfstand müssen." Das sei teuer und aufwendig.(7)

Bei diesem Punkt tritt erneut das Thema Bahnprivatisierung und Sicherheit in den Vordergrund. Die Deutsche Bahn AG hat für die 60.000-km-Wartungsintervalle überhaupt nicht die erforderlichen Reserven an ICE-Garnituren. Sie müsste für den Fall, dass diese Wartungsintervalle über einen längeren Zeitraum gelten, mindestens einen, voraussichtlich zwei neue ICE-Garnituren bestellen (was mit langen Lieferfristen verbunden ist) beziehungsweise den Fahrplan auf den ICE-3-Strecken deutlich ausdünnen. Kurzfristig wird die Bahn öfters nur mit einer Zugeinheit anstelle von zwei Zugeinheiten verkehren, was für die Fahrgäste mit einem erheblichen Komfortabbau verbunden sein wird. Die noch vor fünf Jahren erforderlich gehaltenen Reserven an ICE-Einheiten für Sonderfälle und Sondereinsätze wurden in dem Maß, wie der Konzern und seine Bilanzen für die rasante Fahrt an die Börse getrimmt wurde, radikal abgebaut. Gleichzeitig wurden, wie noch gezeigt wird, die Wartungsintervalle genau zu dem Zweck hochgesetzt, um trotz dieser knappen ICE-3-Bestände den angepeilten Fahrplan realisieren zu können.(8) **Es gibt also einen objektiven, durch die Sparpolitik mit Blick auf den Börsengang ausgelösten Zwang, die geforderten kürzeren Wartungsintervalle möglichst schnell wieder hoch zu setzen.**

DB AG setzt die Sicherheitsstandards – und untergräbt sie

Das Selbstverständnis der Deutschen Bahn AG, möglichst selbst die Sicherheitsstandards im Schienenverkehr zu bestimmen, jedenfalls dann, wenn Sicherheit mit Geld verbunden ist, hat Tradition. Es ist genau so alt wie die Deutsche Bahn AG selbst.

Am 1. August 1994 legte die gerade erst ein gutes halbes Jahr alte Deutsche Bahn AG mit Dienstvorschrift 984042 ein neues Maß dafür fest, wann ein Radreifen bei den ICE-1 auszutauschen war. Sie senkte damit dramatisch die Grenzwerte und Sicherheitsstandards, was bei der Eschede-ICE-Katastrophe eine nicht unerhebliche Rolle spielte. Im Neuzustand maßen die Räder 920 Millimeter; von nun an sollte ein Rad mit 66 mm weniger Substanz oder mit einer verbliebenen Stärke von 854 mm als neuer Grenzwert gelten. In Eschede hatte das Rad, von dem der Radreifen abgesprengt wurde, noch eine Stärke von 862 Millimeter. Die Staatsanwaltschaft im Eschede-Prozess ging davon aus, dass 880 Millimeter das absolute Mindestmaß gewesen wäre.(9) Doch an dieser Stelle ist ein anderer, von Professor Kühlwetter in einem Fachbeitrag hervorgehobener Aspekt von zentraler Bedeutung: "Die damals bereits privatisierte DB AG versuchte durch Weisung und offensichtlich *ohne Wissen des dafür zuständigen EBA*, hoheitlich relevante Zulassungsparameter zu setzen. Die Bestimmung zulässiger Grenzwerte an zulassungsrelevanten Bauteilen ist ein Hoheitsakt, zu dem ausschließlich der Gesetzgeber oder gegebenenfalls die zuständige Behörde in der Lage ist. Das erinnert an einen Omnibusunternehmer, welcher im Widerspruch zur StVZO die noch zulässige Profiltiefe an den Reifen seiner Busse (...) auf 0,5 Millimeter herabsetzt."(10)

Es gab in jüngerer Zeit eine größere Zahl von Fällen, in denen die Deutsche Bahn AG deutlich machte, dass in Sachen Sicherheit die Deutsche Bahn AG und nicht die Aufsichtsbehörde das Sagen hat. Das wurde in einem Vortrag dokumentiert, den der EBA-Beamte Walter Krippgans am 7. Juli 2000 in Hamburg anlässlich eines Sicherheits-Symposiums der hanseatischen Feuerwehr hielt. Krippgans, der maßgeblich an den EBA-Untersuchungen zu Eschede beteiligt war, nannte konkrete Beispiele für die beschriebene Grundhaltung des DB AG-Vorstands.

Das *erste* betraf den Hindenburgdamm, der Sylt mit dem Festland verbindet: Dort, so Krippgans, würden (damals, im Jahr 2000) Fahrzeuge eingesetzt, die nicht über eine Notbremse verfügten, was "ein klarer Verstoß gegen geltende Sicherheitsbestimmungen" sei. Das EBA forderte die Bahn auf, Fahrzeuge mit Notbremsen einzusetzen. Die Bahn reagierte nicht. Das EBA drohte damit, den Einsatz der Fahrzeuge formal zu verbieten. Erneut gab es keine Reaktion. Nun zog das EBA die Fahrzeuge aus dem Verkehr. Darauf ging die Bahn an die Öffentlichkeit, schob die Verantwortung dem EBA zu und behauptete, übereifrige Beamte des EBA wollten "die Insel vom Festland abschneiden".

Bei einem *zweiten Beispiel* ging es ebenfalls um die Strecke nach Westerland: "Ein Lokführer ruft mich anonym an und beklagt sich, dass er schon mehrfach seine Vorgesetzten auf Gleismängel hingewiesen habe", so Krippgans. Der Zustand sei jetzt so schlimm, dass er sich nicht mehr traue, die zulässigen 100 km/h zu fahren, weil die Lok so stark hin und her springe, dass er befürchtet, es könne zu einer Entgleisung kommen." Krippgans schaute sich das Gleis an und war erschrocken: "Über mehrere hundert Meter sind die Schienenbefestigungen so lose, dass wir die Schwellenschrauben mit der bloßen Hand herausziehen können." Als das EBA anordnete, dass an der betreffenden Stelle nur noch 50 km/h gefahren werden dürfe, wurden seine Kollegen und er als "überreagierende Beamte verhöhnt".(11)

Krippgans nannte eine Reihe vergleichbarer Vorkommnisse. Er verwies mit den folgenden Worten auf einen generellen Trend: "Wartungsintervalle wurden verlängert, Abnutzungsgrenzen reduziert, Ausbildungszeiten des Personals minimiert, technisch mögliche Qualitätsuntersuchungen nicht genutzt." Mit Blick auf Börse und Bahnfinanzen würden Untersuchungsergebnisse über die realen technischen Mängel weggedrückt. Daher werde dann im Fall von Unfällen oder bei einem Unglück immer pauschal auf "menschliches Versagen" verwiesen.

"Menschliches Versagen" und "Einmaligkeit" bilden somit für die Deutsche Bahn AG das entscheidende Begriffspaar zur "Erklärung" von Unfällen, die in Wirklichkeit System haben und die in erster Linie darauf zurückzuführen sind, dass bei der Orientierung auf Gewinnmaximierung und Börsengang erforderliche Investitionen in Sicherheit und Wartung gekürzt werden oder unterbleiben.

EBA übersetzt sich wie "Eingeschüchterte Bahn-Aufsicht"

Die Grundüberlegung bei der Schaffung des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) lautete: Da die Staatsbahnen Bundesbahn und Reichsbahn Anfang 1994 bereits formell privatisiert und in einer Aktiengesellschaft, der Deutschen Bahn AG, zusammengeführt wurden, kann die Sicherheit im Schienenverkehr nicht mehr wie bisher eine interne Angelegenheit der "Behörde Bahn" sein. Auch wenn sich die Aktien der DB AG zu 100 Prozent im Bundesbesitz befinden, gebietet bereits die formelle privatwirtschaftliche Struktur die Schaffung einer unabhängigen Aufsichtsbehörde. Erst recht müsste das natürlich für eine materielle Privatisierung, für den Fall des Einstiegs privater Investoren, gelten.

So richtig diese Grundüberlegung dann ist, wenn die formelle Bahnprivatisierung – auch "Bahnreform" – als notwendig und sinnvoll erachtet wird, so lagen dem EBA doch von Anfang an drei entscheidende Webfehler zu Grunde.

Erstens ist die Aufsichtsbehörde in Wirklichkeit nicht unabhängig; es handelt sich um eine Bundesbehörde, die "der Aufsicht und den Weisungen" des Bundesverkehrsministers unterliegt. Das heißt, die Bundesverkehrsminister der jüngeren Zeit - Wissmann, Müntefering, Klimmt, Bodewig, Stolpe und Tiefensee -, die sich alle dem große Ziel "Bahnprivatisierung" verschrieben hatten, hatten in der Regel gute Gründe, EBA-Aktivitäten und Enthüllungen in Sachen Schienenverkehrssicherheit, die den Bahnbörsengang in ein kritisches Licht rücken könnten, intern zu behandeln, zu relativieren oder diese gar zu unterbinden. *Zweitens* ist die Behörde personell völlig unzureichend ausgestattet. Die Bundesregierung selbst antwortete auf eine Anfrage, die ich zu diesem Thema Mitte der 1990er Jahre als Bundestagsabgeordneter stellte: "Nach § 4 Abs 1 AEG (Allgemeines Eisenbahn-Gesetz) hat der

Eisenbahnunternehmer die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs zu gewährleisten. Hiervon hat sich das EBA durch Stichproben zu überzeugen. Für Kontrollen im Bereich des Eisenbahnbetriebs stehen dem EBA 48 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zur Verfügung ... Bezogen auf einen 24-stündigen Eisenbahnbetrieb und nach Abzug von Ausfallzeiten durch Urlaub und Krankheit steht je Bundesland rechnerisch etwa ein Mitarbeiter rund um die Uhr für Stichprobenkontrollen zur Verfügung."(12). Seither wurde die EBA-Mitarbeiterzahl nicht relevant erhöht.

Drittens schließlich ist der Bahnvorstand aufgrund der weitgehenden Interessensidentität zwischen Verkehrsministern, Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG und angesichts der Unterordnung des EBA unter das Bundesverkehrsministerium in der Lage, in das EBA hineinzuregieren. Dazu zwei Beispiele.

Am 16. Februar 2000 behandelte der Verkehrsausschuss des Bundestags den Eisenbahnunfall von Brühl (ein Nachtzug war bei stark überhöhter Geschwindigkeit entgleist; die Folge waren u.a. sieben Tote). Der EBA-Vertreter Hans-Heinrich Grauf verwies auf extreme Mängel in der Lokführerausbildung (Reduktion der Ausbildungszeiten) im allgemeinen und auf eine unverantwortliche Einstellungspraxis im Fall des Lokführers im Unglückszug (dieser hatte faktisch keine abgeschlossene Lokführerausbildung). Der auf der Ausschusssitzung anwesende Bahnchef Hartmut Mehdorn griff den EBA-Vertreter frontal an und faltete ihn förmlich zusammen – mit dem Verweis, hier handle es sich um eine "Einmischung in ein laufendes Verfahren". Zwar kritisierten die Vertreter aller Parteien das Verhalten des Bahnchefs scharf. Im späteren EBA-Untersuchungsbericht zu dem Brühler Unfall fehlte dann jedoch die Kritik an der Lokführerausbildung. Das EBA hatte im Übrigen in seiner Untersuchung auf eine Vielzahl von schwerwiegenden Fehlern der Bahnbetriebsführung hingewiesen, die das Unglück begünstigt hatten. Eine Reihe dieser Kritikpunkte betrafen Maßnahmen, die auf den vorausgegangenen Personalabbau und die Personalknappheit zurückzuführen sind (wie die zahlreichen Fehler in der "Betra", der Bau- und Betriebsanordnung, und ein gravierender Fehler in der "La", im Langsamfahrstellen-Verzeichnis, in dem für diesen Streckenabschnitt Tempo 120 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit angegeben war, in Wirklichkeit durfte maximal mit 40 km/h gefahren werden. Ein wesentlicher anderer Kritikpunkt betraf das "Sparen bei der Sicherheit": So hatte man darauf verzichtet, auf dem entsprechenden Streckenabschnitt mit der baubedingt verordneten drastischen Reduktion der Geschwindigkeit eine magnetische Geschwindigkeitskontrolle (Indusi) zu installieren.(13)

Beispiel 2: Zehn Tage nach dem bereits zitierten Vortrag des EBA-Beamten Krippgans, am 17.7.2000, schrieb Mehdorn einen Brief an den EBA-Präsidenten Horst Stuchly. Er forderte darin Stuchly auf, Krippgans zur Rechenschaft zu ziehen. Am 21.7. wurde Krippgans von Hamburg nach Bonn (straf-)versetzt. Stuchly schrieb in einem Brief an den Bahnchef: "Mich hat die Art und Weise des Vortrages ebenso erschüttert wie Sie. Ich habe Herrn Krippgans vorläufig von seinen Aufgaben entbunden."(14) Krippgans arbeitet inzwischen wieder für das EBA in Hamburg. Laut "Hamburger Morgenpost" wurde er von seinen Oberen respektive dem Bahnchef derart wirksam "behandelt", das man von ihm zum Thema Bahnsicherheit "nur noch ein 'Lassen-Sie-mich-damit-in-Ruhe' zu hören bekommt."(15)

Verlängerte Wartungsintervalle und ständige Kontrollmechanismen

Die Angaben zu den Wartungsintervallen der ICE-Züge sind unterschiedlich. Letzten Endes muss von der Deutschen Bahn und vom Eisenbahn-Bundesamt gefordert werden, die fortgesetzte Erhöhung der Wartungsintervalle und die extreme Ausdifferenzierung unterschiedlicher Wartungsqualitäten für unterschiedliche Bestandteile des rollenden Materials zu dokumentieren.

Bekannt ist, dass es nach dem Eschede-Unglück relativ strikte Vorgaben gab, dass diese bereits im Zeitraum 1999 bis 2002 verwässert wurden, dass 2002 ein Prozess einsetzte, der bahntintern als "Optimierung der Wartung" bezeichnet wurde und dass schließlich im Juni 2003 die Sicherheitsstandards mit dem "Projekt Express" nochmals deutlich abgebaut wurden. Mit der 2002 beschlossenen Optimierung der Wartung im Fernverkehr wurden die Fristen für einzelne Wartungselemente kontinuierlich hochgesetzt. Die extrem großen Sicherheitsintervalle, wonach die ICE-Achsen nur noch alle 300.000 km mit Ultraschall untersucht werden, dürften 2003, möglicherweise erst 2004 eingeführt worden sein. Für die größeren (also: verschlechterten) Wartungsintervalle sprach in erster Linie das Argument, Ausgaben zu sparen, um die Braut Bahn hübsch für die Börse zu machen. Unter dem Aspekt Sicherheit hätte eher eine entgegengesetzte Politik Sinn gemacht. In den Worten eines Bahnangestellten am 19. Mai 2003 auf einer Betriebsversammlung im Hamburger Betriebswerk: "Ein Zug, der nun bereits 13 Jahre alt ist (= ICE-1), muss nicht seltener, sondern häufiger gewartet werden."(16)

In der Begründung des Bahnvorstands für das "Projekt Express" hieß es, dass mit den höheren Intervallen und der Reduktion aller Wartungsarbeiten auf die Nachtzeiten und auf die Wochenenden ("die natürlichen Standzeiten") "pro Zug die Leistung um 24 Prozent gesteigert" wird, dass dadurch "die Neuanschaffung von fünf ICE-Zügen vermieden" werde und dass somit jährlich "151 Millionen Euro eingespart" werden würden.(17) Das heißt: Der Vorstand der Deutschen Bahn AG veränderte bisher erforderlich gehaltene Wartungsintervalle und Sicherheitsstandards negativ – mit dem Hinweis, dadurch 151 Millionen Euro pro Jahr (an der Sicherheit) respektive den Einsatz von fünf ICE-Zügen einsparen zu können. Da es damals – 2003 – noch nicht um die Heraufsetzung der Wartungsintervalle auf 300.000 Kilometer, sondern zunächst nur um den neuen Wartungsintervall von 80.000 km ging, lässt sich für den Zeitraum 2004 bis 2007 und auf Basis der Zahlen, die der Bahnvorstand machte, sagen: Die Deutsche Bahn AG hat in diesen vier Jahren mindestens eine Milliarde Euro an Sondergewinnen durch Sparmaßnahmen im Bereich der Wartung erzielt.

Die "Optimierung der Wartung" und das "Projekt Express" wurde just zu dem Zeitpunkt verkündet, als Bahnchef Hartmut Mehdorn und der damals für eine zweite Legislaturperiode gewählte Bundeskanzler Gerhard Schröder den Kurs der Bahn an die Börse beschleunigten. Auch der mehrfach zitierte EBA-Beamte Krippgans sah bereits im Jahr 2000 bei der Unterminierung der Sicherheitsstandards einen Zusammenhang mit der Bahnprivatisierung: "Alle großen Parteien", so Krippgans damals, "stellen die Privatisierung der Bahn als den Beweis ihres großartigen politischen Könnens dar. Veröffentlichliche Unfallursachen und ihre Hintergründe passen aber nicht ins Image der 'gelungenen' Bahnreform."(18)

Verzicht auf modernste Sicherheitstechnik

Nun erfolgen Ultraschallprüfungen der Radsatzwellen und der Räder auf Ribbildung immer *nach* dem Einsatz der Züge, während der ICE-Standzeiten. Optimal wäre eine *kontinuierliche* Überwachung der strategischen Komponenten an den Zügen selbst. Eine solche Technik existiert seit einiger Zeit; sie kommt beim Eurostar und beim französischen TGV zumindest teilweise zur Anwendung. Auch die Deutsche Bahn ist damit längst befasst. Auf der Internetspezialseite (www.hochgeschwindigkeitsszuege.com) wird wie folgt berichtet: "Seit 1999 arbeiten Techniker des Forschungs- und Technologiezentrums der Bahn an der Entwicklung eines Frühwarnsystems, das Schäden an den ICEs bereits im Frühstadium erkennen soll. Etwa 40 Beschleunigungs-Sensoren an jedem Drehgestell messen dafür die Schwingungen und Vibrationen der Bauteile. Aus der Veränderung des Schwingungsverhaltens kann man Rückschlüsse auf Materialermüdung ziehen. Trotz variierendem Gleisoberbau soll es einwandfrei funktionieren, was Testfahrten mit einem modifizierten ICE-2-Mittelwagen bewiesen."

In ähnlicher Richtung hatte sich der Berliner Professor für Schienenfahrzeuge an der Technischen Universität Berlin, Markus Hecht, nach dem Kölner Unfall geäußert: "Es gibt keine automatischen Systeme bei den ICEs, um solche Schäden frühzeitig zu

erkennen."(19)

Bereits nach der Eschede-Katastrophe hatte Professor Waldemar Stühler, ebenfalls von der TU Berlin, im Fachblatt VDI-Nachrichten erklärt: "Der richtige Weg ist es, die ICE-Laufwerke *permanent* zu überwachen. (...) Es gehören an jedes Drehgestell Beschleunigungsaufnehmer, die ... Unregelmäßigkeiten bei der Körperschallabstrahlung von Rad und Lauffläche dem Bordcomputer des ICE melden." Solche Systeme seien, so die VDI-Nachrichten, "Stand der Technik".(20) Es gilt zu bedenken, dass diese Sätze ein Jahrzehnt vor dem für die Bahn "unerwarteten" Bruch der Radsatzwelle in Köln geschrieben wurden. Die Sicherheitstechnik der Bahn entspricht damit nicht dem "Stand der Technik". Sie liegt auf dem Niveau des Stand der Technik vor einer Dekade.

Ausfall der Öffentlichkeit als Kontrollinstanz

Der ICE-Unfall am 9. Juli 2008 in Köln, die Widersprüche zwischen Bahnvorstand und EBA und die massiv verlängerten Wartungsintervalle stellen ein bedrohliches Szenario dar. Vor allem die Tatsache, dass der Bahnvorstand nach dem Bruch der ICE-3-Radsatzwelle bis zu 40 Stunden lang die ICE-Flotte mit ihren Top-Geschwindigkeiten verkehren ließ, ist grob fahrlässig und verantwortungslos.

Dennoch gab es in den maßgeblichen Medien in den ersten zehn Tagen nach dem Kölner Unfall und zumindest bis zum Bericht des ZDF-Magazins "Frontal21" am 22. Juli 2008 zu den Vorfällen keine Berichterstattung, die der Bedeutung des Falls gerecht geworden wäre. Vor allem gab es in den relevanten Medien keine Hintergrundrecherchen, zum Beispiel solche über den Abbau der Sicherheitsstandards im Rahmen der Wartungsarbeiten.(21)

Auffallend ist auch die Tatsache, dass die Bundesregierung und die maßgeblichen politischen Parteien sich zu den Vorfällen öffentlich so gut wie nicht äußerten. Das Bundesverkehrsministerium stellte sich in der Öffentlichkeit nicht schützend vor das EBA und ließ damit zu, dass der Bahnvorstand ein weiteres Mal mit seinem Herr-im-Schienenhaus-Standpunkt zu einer Unterminierung des Ansehens der Bahnaufsichts-Behörde beitrug.(22)

Der Vorstand der Bahn erhielt dabei Unterstützung von unerwarteter Seite. So wurde der Pro- Bahn-Vorsitzende Karl-Peter Naumann nach dem ICE-3-Achsbruch in "Bild" wie folgt wiedergegeben: "Die Bahn überprüft ihre Züge regelmäßig und mit großem Aufwand. Wir haben keine Bedenken, was die technische Seite angeht." Auch der Sprecher von pro Bahn, Hartmut Buyken, wiegelte ab. Gegenüber der "Welt" erklärte er: "Die Bahn hat aus Eschede gelernt. Die Fahrgäste sollen daher jetzt lieber beruhigt sein, als in Panik auszubrechen."(23)

Es ist befremdlich, wenn ein Verband, der Fahrgastinteressen vertritt, noch vor einer ernsthaften Untersuchung der Vorgänge dem Bahn-Management einen solchen Blankoscheck ausstellt. Dabei kritisierte derselbe Hartmut Buyken vom Fahrgastverband Pro Bahn 2003 das "Projekt Express" wie folgt: "Hier (beim Projekt Express; W.W.) drängt sich der Verdacht auf, dass auf Kosten der Sicherheit gespart wird". Es handle sich um ein "viel zu riskantes Vorhaben".(24)

Wie erwähnt, brachte das Internet-Portal des "Spiegel", Spiegel-online, am 21. Juli, einen guten Artikel, verfasst von Reinhold Haacker, zu den Erkenntnissen des bereits zitierten Prof. V. Grubisic. Dort wurde also die These vertreten - und wissenschaftlich untermauert - es habe sich beim Radsatzwellenbruch in Köln um einen "Ermüdungsbruch" gehandelt - ein Ereignis, das sich laut Grubisic abgezeichnet hat bzw. das nach den vorausgegangenen Vorgängen (u.a. Radsatzwellenbruch beim ICE-TD) zumindest nicht auszuschließen war. Man konnte also davon ausgehen, dass die darauf folgende Print-Ausgabe des "Spiegel" diesen Ansatz weiter verfolgen würde. Tatsächlich fehlte dann in dieser (für die öffentliche Meinung deutlich gewichtigeren) Spiegel-Print-Ausgabe jeder Verweis auf Grubisic und dessen Erkenntnisse. Stattdessen wurde ein Dresdner Professor Löffler zitiert, wonach es sich um die "äußere Beschädigung der Radsatzwelle" gehandelt haben dürfte (30/2008).

In diesem Fall hätte noch der Redaktionsschluss dieser "Spiegel"-Printausgabe der Grund für die beschriebene Diskrepanz sein können. Doch in der darauf folgenden Ausgabe des "Spiegel" (Printausgabe" 31/2008 vom 28. Juli 2008) gab es dann sogar keinerlei Beitrag zur Deutschen Bahn.

Das ist nicht ganz richtig; hier tun wir der Spiegel-Redaktion unrecht.. Es gab sogar einen äußerst "werthaltigen" Beitrag der DB AG in dieser "Spiegel"-Ausgabe. Gleich nach der "Hausmitteilung" und noch vor der Inhaltsangabe für dieses Heft fand sich eine zweiseitige Anzeige der "DB Mobility Networks Logistics". Überschrift: "Das Rad, das wir nicht transportieren können, muss erst noch erfunden werden." Text: "Wir sind die Experten, wenn es um Speziallogistik und Schwertransporte geht". Im Bild schwere Lkw und Kranwagen der Firma "DB Schenker".

Es kann so gut wie ausgeschlossen werden, dass es unter den 1,5 Millionen Leserinnen und Lesern der Print-Fassung des "Spiegel" Menschen gibt, die aufgrund dieser großflächigen Anzeige nun Schenker-Kunde werden und einen Schwertransport bei dieser Bahntochter abwickeln. Dennoch macht die Anzeige natürlich Sinn.

Zurück zur Bahnprivatisierung

Bei den Debatten um den Kölner Unfall stand die Teilprivatisierung der Bahn - die nur wenige Wochen zuvor im Bundestag pauschal beschlossen wurde und über deren "Ausgestaltung" in diesen Tagen und Wochen zwischen Bund, Bahn und Investoren verhandelt wird - immer im Hintergrund. Wenn die Gegnerinnen und Gegner einer Bahnprivatisierung einen Zusammenhang zwischen Bahnunfall, Abbau der Wartungsqualität und der Bahnprivatisierung herstellen, so wird dem in der Regel heftig widersprochen. Einsparen bei der Sicherheit mit Blick auf die Börse gebe es nie und nimmer, so die Standarderklärung.

Doch ein solcher Zusammenhang wurde eine Woche nach dem Unfall kaum verdeckt durch den Bahnvorstands hergestellt. Am 17. Juli, inmitten der heftigen Debatten über das ICE-3-Desaster, verkündete diese die "Beschleunigung" des Börsengangs. Die Erstnotierung des Teilkonzerns DB Mobility Logistics soll bereits Ende Oktober 2008 - und nicht, wie bisher vorgesehen, im November - erfolgen. In einer, zum gleichen Zeitpunkt in der "Financial Times Deutschland" veröffentlichten unkritischen Würdigung des Bahnbörsengangs wurde einigermaßen offen dargelegt, worum es geht: "Mehdorn arbeitet daran, die Fesseln der Politik endgültig abzusprennen. Sobald er auch privaten, renditehungrigen Anteilseignern verpflichtet ist, hat er stichhaltige Argumente gegenüber nervenden Bürgermeistern oder Bundestagsabgeordneten, die sich in die Fahrpläne und Streckenführung der Bahn einmischen wollen."(25)

Es gibt zweifellos eine größere Zahl von Faktoren, die dazu führten, dass die Dimension des Kölner ICE-3-Unfalls bislang der breiten Öffentlichkeit weitgehend vorenthalten wird. Ein Faktor ist das bereits angeführte Projekt der Bahnprivatisierung, das von den Parteien CDU/CSU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen grundsätzlich als richtig angesehen wird.

Eine erhebliche Rolle könnte dabei auch der Siemens-Konzern spielen. Dieses drittgrößte deutsche Industrieunternehmen - auf Rang 37 der größten Unternehmen der Welt - erlebt seit zwei Jahren eine tiefe Unternehmenskrise, in deren Zentrum Schmiergeldzahlungen in Höhe von 1,2 Milliarden Euro stehen.(26) Der Konzern befindet sich in einer Phase der Umstrukturierung. Der Siemens-Bereich Verkehrstechnik steht grundsätzlich auf dem Prüfstand. Ende Juli gab der Siemens-Vorstand bekannt, das

hochmoderne Siemens-Verkehrstechnik-Werk in Prag komplett zu schließen bzw. verkaufen zu wollen.

In dieser angespannten Situation liegen die finanziell größten Hoffnungen der Verantwortlichen im Siemens-Vorstand und bei der Siemens-Verkehrssparte auf dem Gebiet des ICE-3. Für die Baureihe Velaro, eine Weiterentwicklung des ICE 3, liegen Großaufträge aus Spanien, China und Russland vor. Das Gesamtvolumen dieser Aufträge liegt bei rund zwei Milliarden Euro. Auch die Deutsche Bahn AG hat einen Großauftrag für den Velaro in Aussicht gestellt, über den im September 2008 entschieden werden soll.(27)

Nun gilt ein Großabnehmer des Velaro-Modells, Russland bzw. die Russische Staatsbahn RZD, als potentieller strategischer Investor, der bei der Deutschen Bahn AG einsteigen will. Die RZD wiederum soll nicht Staatsbahn bleiben, sondern ihrerseits privatisiert werden. Es geht also in diesen Bereich um Geschäfte in Höhe einiger Milliarden Euro, möglicherweise auch um Milliarden Euro schwere Dreiecksgeschäfte DB AG - RZD - Siemens. Angesichts der genannten Dimensionen und vor dem Hintergrund der personellen Verflechtung des früheren Bundeskanzlers Gerhard Schröder zu Gazprom handelt es sich nicht mehr um rein wirtschaftliche Deals; hier geht es auch um "große Politik".

In dieser Gesamtkonstellation wird versucht werden, jeden Rückschlag beim Weg an die Börse, und erst recht eine mögliche grundsätzliche Infragestellung der ICE-Technik durch den Unfall auf der Kölner Hohenzollernbrücke auszublenden. Dies ist ein weiterer Aspekt, der beim Zusammenhang Sicherheit im Bahnverkehr und einer Bahnprivatisierung zu berücksichtigen ist.

Zehn Schlußfolgerungen

Die folgenden zehn Schlußfolgerungen aus dem ICE-3-Unfall in Köln am 9. Juli 2008 unterstreichen in der Summe die Kritik am Projekt der Bahnprivatisierung.

I

Hochgeschwindigkeitsverkehr und Sparkurs wegen Privatisierung sind mit der Gefahr schwerer Eisenbahnunfälle verbunden.

Der Kölner ICE-3-Unfall verlief zwar glimpflich. Doch der Bruch einer Radsatzwelle hätte, wenn er bei einer für einen ICE typischen hohen Geschwindigkeit erfolgt wäre, nach Einschätzung der Bahnaufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt "mit nicht unerheblicher Wahrscheinlichkeit eine Katastrophe wie z.B. in Eschede" ergeben.

II

Privatisierung ist verbunden mit Verantwortungslosigkeit des Top-Managements beim Umgang mit Leib und Leben der Fahrgäste und der Bahnbeschäftigten.

Die Deutsche Bahn AG ließ nach dem Kölner ICE-3-Unfall mehr als 30 Stunden lang die ICE-Flotte weiter mit den fahrplanmäßigen hohen Betriebsgeschwindigkeiten verkehren. Sie nahm damit die Gefährdung einer großen Zahl von Menschenleben in Kauf.

III

Privatisierung heißt täuschen, tricksen, fälschen.

Die DB AG unternahm nach dem Kölner Unfall viel, um der Öffentlichkeit die tatsächlichen Gefahren zu verschweigen. Insbesondere verschwieg sie bisher, dass sie konkrete Erfahrungen mit der zu hohen Belastung der Radsätze bei ICE-Zügen bereits gemacht hatte und dass ihr seit mindestens zwei Jahren Erkenntnisse von anerkannten Fachleuten vorliegen, wonach die realen Belastungen an den Radsätzen größer sind als die maximalen, in der geltenden Norm vorgesehenen Belastungen.

IV

Der Privatisierungskurs untergräbt beim Bahnpersonal das Prinzip "Vorrang Sicherheit".

Wie bereits bei der Eschede-Katastrophe waren es vor allem Fahrgäste, die noch während der Fahrt auf die schweren Schäden am Unfall-ICE hingewiesen hatten. Wie im Fall Eschede versuchten Zugbegleiter als Reaktion auf solche Versuche, in erster Linie zu beschwichtigen. Diese fatalen Reaktionen sind nicht in erster Linie dem Personal anzulasten. Sie entstehen in einem Betriebsklima, bei dem in erster Linie auf den finanziellen Erfolg des Unternehmens orientiert wird, während gleichzeitig in der Belegschaft die Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes grassiert.

V

Privatisierungskurs heißt Unterminierung von Sicherheitsstandards.

Ein wesentlicher Grund für den Bruch der Radsatzwelle bzw. dafür, dass die allmähliche Rissbildung an der entsprechenden Welle nicht rechtzeitig erkannt wurde, ist in den unzureichenden Wartungsintervallen der ICE-3 - und möglicherweise der gesamten ICE-Flotte - zu sehen. Erst im Rahmen der Diskussionen zu diesem Unfall wurde deutlich, wie stark die Deutsche Bahn AG spätestens seit dem Jahr 2002 ihre Wartungsintervalle erhöht und die Wartungsstandards abgebaut hatte. Sie tat dies parallel mit der Verkündung des Kurses an die Börse.

VI

Die einzige und nicht ausreichend starke Aufsichtsbehörde EBA wird mit der Bahnprivatisierung weiter geschwächt, wodurch die Sicherheit im Schienenverkehr zusätzlich gefährdet wird.

Seit Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 versucht die Bahn, die im Zusammenhang mit der Bahnreform neu geschaffene Aufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt zu ignorieren, zu schwächen oder sie gar auszuschalten. Sie tat dies in krasser Form nach dem Kölner ICE-3-Unfall, indem sie rund einen Tag lang die mündlich erteilte Aufforderung des EBA zur Einstellung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit ICE-3-Einheiten, deren Radsatz-Ultraschallwartung mehr als 60.000 km zurückliegt, ignorierte. Die DB AG will einerseits die Vorteile der Privatisierung wahrnehmen (keine staatliche Einflussnahme) und gleichzeitig die hoheitlichen Privilegien der alten Staatsbahn beibehalten (Monopol und selbstherrliche Definition von Sicherheitsstandards).

VII

Im Rahmen der Privatisierungs-ideologie nehmen die Medien ihre Verantwortung zu kritischer Berichterstattung nur unzureichend wahr.

Rund ein Jahrzehnt lang wurde von der Politik und von den Medien das Ziel einer materiellen Bahnprivatisierung als einzige Perspektive im Schienenverkehr ausgegeben. Faktisch herrscht in den Köpfen der Verantwortlichen eine Privatisierungs-Ideologie vor, hinter der allerdings große materielle Interessen (u.a. die der Ölbranche, der Autoindustrie und der Airlines) stehen. An dieser Haltung wird auch dann festgehalten, wenn die internationale Praxis das Scheitern der Bahnprivatisierungsmodelle belegt - so in

Neuseeland, in Estland und in Großbritannien, wo es nach dramatisch-negativen Erfahrungen mit den Bahnprivatisierung zu Rückverstaatlichungen kam.

Diese Grundhaltung trägt erheblich zu einer weitgehend unkritischen Haltung gegenüber der konkreten deutschen Bahnprivatisierung und zu einer weitgehenden Ausschaltung eines kritischen Journalismus bei Bahnunfällen wie dem am 9. Juli 2008 in Köln bei.

VIII Der Bahnvorstand schuf und förderte im Bereich von Gewerkschaften, Umweltorganisationen und Fahrgastverbänden privatisierungsunkritische Strukturen.

Eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrspolitik ist gerade aufgrund der gegebenen Beschränkungen der Medien beim Thema Privatisierungen auf das Fachwissen und das kritische emanzipative Potential der Gewerkschaften, der Umweltverbände und der Fahrgastverbände angewiesen. Erstaunlicherweise gibt es inzwischen in diesem Bereich einige wichtige Verbände, die zum Thema Bahnprivatisierung schweigen oder dieses Projekt grundsätzlich unterstützen – obgleich es auf einen Abbau der Schiene, auf eine zusätzliche Belastung der Umwelt und auf eine weitere Steigerung der Klimabelastungen hinausläuft. Das Management der Deutschen Bahn AG betrieb in jüngerer Zeit eine gezielte Politik, um die Kritik aus diesen Reihen durch personelle und strukturelle Maßnahmen auszuschalten. Das Beispiel Hansen/Transnet zeigte exemplarisch auf, dass dazu auch Methoden zählen, bei denen sich der Vorstand der Deutschen Bahn AG mit dem Vorwurf der Korruption, ja des Kaufs einer kompletten Gewerkschaftsführung, konfrontiert sieht. Das ist auch nicht allzu weit hergeholt. Immerhin ist inzwischen im Fall des Siemens-Konzerns bewiesen worden, dass dieses Unternehmen - zugleich der größte deutsche Bahntechnikunternehmen – eine ihm genehme Gewerkschaft (die AUB) aufbaute, finanzierte und aushielt.(28)

IX Mit der Beschleunigung des Privatisierungskurses nach dem Kölner Unfall unterstreichen der Bahnvorstand und die Bundesregierung, dass es beim Projekt Bahnprivatisierung in erster Linie um bahnfremde Interessen geht.

Die jüngeren Ereignisse um die ICE-3-Flotte müssten Anlass sein, den Bahnbörsenkurs kritisch zu reflektieren. Auch das allgemeine Börsengeschehen – die einbrechenden Kurse an den internationalen Börsen - spricht gegen eine Forcierung der Bahnprivatisierung. Dennoch verkündete der Bahnvorstand eine Woche nach dem Kölner Unfall, den Bahnbörsengang vorziehen zu wollen. Die Bundesregierung unterstützt diese Orientierung auf eine "Privatisierung auf Teufel komm raus" zu unterstützen. Damit aber könnten die Einnahmen aus dem Börsengang um einige Milliarden unter den erwarteten Werten liegen. Doch es geht offensichtlich nicht um sachliche Aspekte, schon gar nicht primär um Sondereinnahmen für den Fiskus und die Bahn.

X Der Kölner ICE-3-Unfall unterstreicht, dass eine fortgesetzte Konkretisierung der Kritik an der Bahnprivatisierung wichtig und sinnvoll ist.

Der forcierte Kurs der Bahn an die Börse ist mit extremen Einsparungen in allen Bereichen verbunden. Dadurch wird im technischen Bereich systematisch auf Verschleiß gefahren. Gleichzeitig erhöht sich die Belastung der Bahnbeschäftigten ständig. Es ist unter solchen Umständen fast unvermeidlich, dass es im Schienenverkehr zu schweren Eingriffen und Unfällen kommt. Eine materielle Teilprivatisierung der Bahn wird diese Tendenzen verschärfen. Ein Bahnunternehmen in öffentlichem Eigentum kann mit einer "schwarzen Null" oder, bei einem entsprechenden gesellschaftlichen Konsens, mit vereinbarten Fehlbeträgen betrieben werden. Bei einer privatisierten Bahn werden die privaten Investoren auf die Erzielung einer in ihren Augen durchschnittlichen Rendite drängen – was mindestens eine Verdreifachung der aktuellen Rendite verlangt. Diese Gewinne müssen an anderer Stelle erarbeitet und bezahlt werden – sei es durch weiteren Belegschaftsabbau und verschärfte Ausbeutung der Beschäftigten, sei es durch Streckenabbau, sei es mittels Fahrpreiserhöhungen oder durch beschleunigte Unterinvestition und systematisches Fahren auf Verschleiß.

Anmerkungen

1. Siehe die Dokumentation des EBA-Briefs an die Deutsche Bahn AG vom 11.7. auf der Website des Eisenbahn-Kurier ab dem 12.7.2008 und in der Tageszeitung junge Welt vom 18.7.2008.
2. Nach Faz.net vom 13.7.2008.
3. Spiegel 30/2008.
4. Unklar ist, weswegen das Verdikt "Unwirtschaftlichkeit", das die DB AG selbst für die komplette Stilllegung dieser ICE-Generation angegeben hatte, nunmehr keine Rolle zu spielen scheint. Angaben zum Diesel-ICE-TD nach: www.hochgeschwindigkeitszuege.com; und: Eisenbahn-Revue International 1/2003.
5. Eisenbahn-Revue International, 1/2003, S. 14.
6. Reinhold Haacker, "Kölner Bahn-Unglück – Experte zweifelt an Sicherheit der ICE-Radsatzwellen", in: Der Spiegel vom 21.7.2008 (hier nach: www.spiegel.de vom 19.7.2008).
7. Spiegel online, siehe (6) und junge Welt vom 25.7.2008.
8. In diesem Sinne wurde Ende Juli 2008 der Pro-Bahn-Sprecher Lothar Ebberts zitiert: "Besonders zu den Spitzenzeiten freitags und sonntags dürfte es knapp werden." Die Bahn habe "im Vorfeld des Börsengangs" das ICE-3-Modell nur in knapper Stückzahl eingekauft. Inzwischen gebe es keine Möglichkeit mehr, diese Züge einfach nachzubestellen. Gleichzeitig habe die Bahn mit der Prestige-Strecke Frankfurt-Paris vor einem Jahr sechs weitere der knappen Züge eingebunden. Zitiert nach: www.derwesten.de/nachrichten/waz/rhein-ruhr vom 23. Juli 2008.
9. Nach: Florian Gless und Wolfgang Metzner, "Anatomie einer Katastrophe – Der Todeszug", in: Stern 34/2001. Die wesentliche Fehlentscheidung, die maßgeblich zu dem Unglück in Eschede beigetragen hatte, wurde bereits Anfang der 1990er Jahre im Vorstand der Bundesbahn getroffen, als die bis zu diesem Zeitpunkt im ICE-1 eingesetzten Monobloc-Räder durch Räder mit Rad, Radreifen und einer dazwischen liegenden Hartgummieinlage ersetzt wurden. Nach dem Eschede-Unglück wurden alle ICE-Züge wieder klammheimlich auf Monobloc-Räder "zurückgerüstet". Auf diesen wichtigen Aspekt sei hier nur deshalb so knapp verwiesen, weil dies auf die Zeit vor der Bildung von DB AG und EBA zurückgeht. Vgl. ausführlich Winfried Wolf, "Das ICE-Unglück von Eschede", in: Altmann / Monheim / Schmidt / Strowitzki / Wolf (Hg.), Einmal Chaos und zurück – Wege aus der Verkehrsmisere, Köln 1998, S. 70-91.
10. Prof. Dr. H. J. Kühlwetter, "Der Prozess um den Unfall in Eschede", in: Eisenbahn-Revue International 1/2003. Hervorhebung von W.W.
11. "Mister X", in: Hamburger Morgenpost vom 7.11.2000.
12. Bundestags-Drucksache 13/8688, S.8.
13. Im offiziellen EBA-Bericht – hier zitiert nach der "Kurzfassung" – hatte es extrem beschönigend geheißen, der Lokführer habe "eine mit DB-Lokführern vergleichbare Ausbildung bei einer nichtbundeseigenen Eisenbahn durchlaufen". Zum Langsamfahrstellenverzeichnis hieß es, es habe dort "einen nicht relevanten Eintrag für eine Langsamfahrstelle mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h gegeben." Man muss sich das konkret vorstellen. Ein miserabel ausgebildeter, sehr junger (29 Jahre alter) Lokführer, der einen Nachtzug fährt, hat vor sich die "La", die auch als "Bibel der Lokführer" bezeichnet wird, liegen. Dort steht gedruckt, schwarz auf weiß, er könne auf der fraglichen Strecke Tempo 120 km/h fahren. Dass im Gleisbett

- ein Schild steht, er dürfe nur 40 km/h fahren, hat er übersehen - nochmals: Nachtfahrt. Es ist richtig, dass nach den Regularien das Schild im Gleisbett entscheidend war. Es ist aber absurd, wenn der EBA-Bericht die psychologische Wirkung dieser widersprüchlichen Situation auf den Lokführer weitgehend ignoriert und von einem "nicht relevanten" Eintrag in der La spricht. (Zitate aus: EBA-Bericht vom 20.4.2000.) Ich konnte damals als Bundestagsabgeordneter den gesamten, ungekürzten EBA-Bericht einsehen (er durfte nicht kopiert werden!) und daraus erschreckende Details zum tatsächlichen Abbau von Sicherheitsstandards veröffentlichen. Vgl. Winfried Wolf, "Ungereimtheiten und Fehler in der Bibel der Lokführer – Das Eisenbahnglück von Brühl", in: Frankfurter Rundschau vom 10. Oktober 2000. Vgl. auch: "Eba: Magnet hätte Unglück verhindert", in: Frankfurter Rundschau vom 29. April 2000 und "Erzwungene Geisterfahrt", in: Der Spiegel 7/2000.
14. TV-Sendung "Report", SWR/ARD vom 20.11.2000; Autoren Thomas Reutter, Stephan Schlenrich und Kamran Safarian.
 15. Hamburger Morgenpost, a.a.O.
 16. Hubert Gude, "Express-Sparen - Die Deutsche Bahn plant massive Einschnitte bei der Wartung ihrer Hochgeschwindigkeitszüge", in: Focus vom 23. Juni 2003 (26/2003). Ähnlich in: Taz vom 23.6.2003.
 17. Ebenda. In der Testphase von "Projekt Express" löste sich am 29. Oktober (2003; W.W.) die Befestigung einer Achse. 'Bei einer Vollbremsung hätte der Zug ... entgleisen können.', so ein Techniker zu FOCUS." In: Focus vom 24.11.2003 (48/2003).
 18. Hamburger Morgenpost vom 7.11.2000.
 19. Tagesspiegel (Berlin) vom 14.7.2008.
 20. VDI-Nachrichten vom 12.6.1998. Gelegentlich hört man aus Bahnkreisen, solche sensiblen Überwachungssysteme würden dazu führen, dass es bei deren Einsatz im praktischen Betrieb viel zu viele elektronische Warnhinweise an die zentralen Computer im ICE-Kopf oder in der Betriebszentrale geben würde. Das ist schon möglich. Teilweise könnte das aber auch damit zusammenhängen, dass Hightech- und Hochgeschwindigkeitszüge wie die ICE eigentlich – wie in Frankreich, Japan, Spanien und Belgien der Fall - "nur" für dafür gebaute Strecken und nicht für das konventionelle Netz geeignet sind. Generell aber ist das Argument, es gebe "zu viele Fehlermeldungen" wenig überzeugend, da von 1000 Fehlermeldungen, die "fälschlich" durchgegeben werden, es möglicherweise eine entscheidende gibt, die eine sich anbahnende Katastrophe rechtzeitig vermeldet.
 21. In der Süddeutschen Zeitung hatte nach dem Kölner Unfall Hans Leyendecker teilweise die Berichterstattung zu den ICE-3 übernommen (siehe SZ vom 12.7. und vom 14.7.2008). Er gilt als einer der besten investigativen Journalisten Deutschlands. Doch die Beiträge waren ohne den bekannten Biß. So heißt es dort, seit dem Unglück in Eschede würden "die Züge durchleuchtet, wie es vor dem 3. Juni 1998 hätte gemacht werden müssen. Mit Ultraschall, Protokollen und der neuesten Technik."
 22. Allerdings soll es Tiefensee gewesen sein, der nach der Weigerung der Deutschen Bahn AG, den Forderungen des EBA Folge zu leisten, "Spitzenbeamte aus seinem Haus aufgefordert hat, das Bahnmanagement zum Einlenken zu bewegen." Der Spiegel vom 21. Juli 2008.
 23. Naumann in Bild vom 12.2.2008; Buyken in Die Welt vom 12.7.2008.
 24. Buyken zitiert in Focus vom 23. Juli 2003.
 25. Ulf Brychcy, "Bitte recht zügig!", in: Financial Times Deutschland vom 18.7.2008.
 26. Siemens-Position auf der Liste der Global 500 nach: Fortune (USA) 14/2008.
 27. Zu den aktuellen Velaro-Aufträgen siehe Eisenbahn-Kurier, News vom 19.5.2006, www.wapedia.mobi.de. In der SZ (20.7.) heißt es, Siemens prüfe, "ob die Panne (in Köln) auch Auswirkungen auf die neuen (Velaro-) Züge" habe.
 28. Norbert Hansen hatte als Transnet-Vorsitzender den Kurs der Bahn an die Börse unterstützt. Gleichzeitig war er bis Mai 2008 Vorsitzender der "Allianz pro Schiene", ein Bündnis aus Umweltverbänden, der Bahnindustrie, Gewerkschaften und der DB AG selbst, das von der Deutschen Bahn AG kofinanziert wird. Die Allianz begleitete ihrerseits den Bahnprivatisierungskurs unkritisch. Nachdem Hansen im Juli 2008 in den Vorstand der Deutschen Bahn AG wechselte, wurde als Nachfolger von Hansen an der Spitze der Allianz Manfred Hommel bestimmt. Hommel agierte als Vorsitzender der Bahngewerkschaft GDBA immer in engem Verbund mit Hansen/Mehdorn.

Die Beiträge der taz-Beilage:

Sicherheit im Schienenverkehr contra Privatisierung der Bahn
 Brisante Fachveröffentlichungen
 Bahnaufsicht soll über EU-Richtlinie ausgeschaltet werden
 Hochgeschwindigkeit versus Flächenbahn
 Post aus London – Ein Brief von Alex Gordon an Bahn für Alle



Erstellt vom Attac Webteam · Impressum · Sitemap · Nach oben