



- 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

 

## Sicherheitsrisiko Bahnvorstand

### Deutsche Bahn AG lässt trotz schwerer Vorwürfe unsichere ICE-3 weiter verkehren

von *Winfried Wolf*

Es ist wie ein Stück aus dem Tollhaus: Die Deutsche Bahn AG erwägt, Toiletten in einzelnen ICE-Wagen zu verschließen, um Gewicht einzusparen und dadurch neue Achsbrüche zu verhindern. Die Deutsche Bahn AG will neu entwickelte und als "hoch effizient" gepriesene Bremsen, die so genannten Wirbelstrombremsen, in den ICE-3-Zügen, die nach Paris verkehren, während der Fahrt im deutschen Netz abschalten, um damit spezifische Belastungen von den Rädern zu nehmen und neue Rad- bzw. Achsbrüche zu vermeiden. So neue Enthüllungen des ARD-Magazins "Monitor" vom 14. August. Die ICE-3-Züge verkehren mit Motor-, Trommel- und Wirbelstrombremsen, wobei die letztgenannten vor allem bei hohen Geschwindigkeiten als effizient und wichtig gelten. Die ICE-3 verkehren nicht nur im französischen Netz mit Geschwindigkeiten von 300 km/h, sondern auch auf der Strecke Frankfurt/M.- Köln.

*Rekapitulieren wir:* Am 9. Juli 2008 entgleiste ein ICE-3 auf der Kölner Hohenzollernbrücke. Ursache war der Bruch einer Radsatzwelle. In mehreren Artikeln, die fast alle zunächst in der Tageszeitung junge Welt (Ausgaben vom 14.7., 16.7., 19.7., 21.7. und 25.7.) erschienen, konnten der Deutschen Bahn AG schwere Versäumnisse und ein allgemeiner Abbau von Sicherheitsstandards nachgewiesen werden.

So wurde dokumentiert, dass es sich nach Einschätzung von Fachleuten bei dem Bruch der Radsatzwelle in Köln nicht um einen "Gewaltbruch", und damit nicht um ein einmaliges Ereignis, sondern um einen "Ermüdungsbruch" handelte, dass also ein systematischer Fehler bei diesen Radsatzwellen zu vermuten ist.

Es wurde deutlich gemacht, dass der Bruch von ICE-Radsatzwellen kein einmaliges Ereignis ist. Vielmehr war die Deutsche Bahn in der Praxis seit dem Jahr 2002 mit diesem Thema konfrontiert. Die komplette Zugreihe ICE-TD (Diesel-ICE) musste nach einem Radsatzwellenbruch am 2.12.2002 für mehrere Jahre stillgelegt werden, da nach Feststellung der Bahnaufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt alle Radsatzwellen für die entstehenden Belastungen nicht ausreichend dimensioniert waren. Des weiteren konnten wir publik machen, dass zwei Top-Fachleute, Prof. Dr. Vatroslav Grubisic und Dr. Ing. Gerhard Fischer, seit Anfang 2006 in mindestens drei Artikeln in Fachzeitschriften glaubwürdig dargelegt hatten, dass die ICE-Radsatzwellen für die unterschiedlichen, extrem hohen Belastungen "keine dauerfeste Auslegung" besitzen, zu deutsch: dass sie brechen können. Pikanterweise erschienen zwei dieser Aufsätze in der Fachzeitschrift ZEVrail. Einer der Herausgeber dieser Zeitschrift ist Dr. Karl-Friedrich Rausch, Mitglied im Vorstand der Deutschen Bahn AG und dort verantwortlich für den Fernverkehr.

Schließlich und endlich veröffentlichten wir, dass die Deutsche Bahn AG spätestens seit Ende 2002 die Wartungsintervalle bei allen ICE herauf setzte (dass sie seltener Wartungen durchführte) und dass zugleich die Wartungsinhalte qualitativ reduziert wurden. Während die Züge von Jahr zu Jahr älter wurden und eigentlich nach dem gesunden Menschenverstand mehr Wartung benötigen würden, verfuhr die Deutsche Bahn AG umgekehrt. Sie tat dies explizit mit dem Ziel, hunderte Millionen Euro einzusparen und so die Braut Deutsche Bahn AG hübsch für die Börse zu machen.

All diese Erkenntnisse wurden in einer Strafanzeige gegen den Bahnvorstand zusammengefasst. Gleichzeitig veröffentlichte das Bündnis Bahn für Alle am 5. August eine achtseitige Sonderbeilage in der Tageszeitung/taz, in der ebenfalls alle diese Vorwürfe dokumentiert wurden.

Auf all diese Enthüllungen und selbst auf die Strafanzeige reagierte der Vorstand der Deutschen Bahn AG mit Ignoranz oder Abwehr: Stimmt nicht! Wir wissen von nichts! Wir kennen das nicht! Die großen Medien griffen das Thema nicht auf oder bagatellisierten es. So erschien zwar am 19.7. bei "Spiegel-online" ein Beitrag von Reinhild Haacker, der sich auf den genannten Prof. Grubisic stützte, wonach die ICE-Radsatzwellen unzureichend dimensioniert seien und es in Köln am 9.7. einen Ermüdungsbruch gegeben habe. Doch die wesentlich gewichtigere Print-Ausgabe des "Spiegel" griff das Thema nicht nur nicht auf. Dort wurde vielmehr ein Professor Löffler zitiert, wonach es sich in Köln "um eine äußere Beschädigung der Radsatzwelle" – also um einen sogenannten Gewaltbruch, um ein einmaliges Ereignis gehandelt habe (30/2008). Seither erschienen in der Printausgabe des "Spiegel" zu dem Thema keine weiteren Artikel, wohl aber zwei Mal zweiseitige Anzeigen der Deutschen Bahn AG. Es ist den Recherchen von "Monitor" (und der "Medien-Marktmacht" dieses Magazins) zu verdanken, dass die Strategie des Vorstands der Deutschen Bahn AG, alles auszusetzen bzw. sich einfach "wegzuducken", scheitern dürfte.

### **Strafanzeige wird nicht angenommen**

"Es ist mir in 32 Jahren anwaltlicher Tätigkeit nie passiert, dass eine Staatsanwaltschaft", hier diejenige in Köln, "behauptet, eine ihr nachweislich per Post und per Fax übermittelte Strafanzeige nicht erhalten zu haben." So der Berliner Anwalt Hartmut Lierow gegenüber dem Deutschlandfunk am 14. August. Aus diesem Grund wurde die Strafanzeige gegen den Vorstand der Deutschen Bahn AG "wegen des Verdachts des gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr, § 315 StGB" am selben gestrigen Tag auch der Staatsanwaltschaft von Berlin zur Kenntnis gebracht, nunmehr ergänzt um die neuen zwei Dokumente vom 5. und 8. August. Am Dienstag, dem 29. Juli 2008, hatte Hartmut Lierow namens seiner "Mandanten Professor Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell), Professor Heiner Monheim (Bonn), Andreas Kleber (Schorndorf) und Dr. Winfried Wolf (Michendorf) (...) Strafanzeige gegen die verantwortlichen Vorstandsmitglieder der Deutschen Bahn AG Hartmut Mehdorn (Vorstandsvorsitzender), Dr. Karl-Friedrich Rausch (verantwortlich im DB AG-Vorstand für den Personenverkehr), Diethelm Sack (verantwortlich im Vorstand der DB AG für Finanzen) und Dr. Nikolaus Breuel (Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG) wegen des Verdachts des gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr in der Begehungsform des Unterlassens" gestellt. Die vier genannten Personen sind Mitglieder in der Bahnfachleutegruppe "Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)", die wiederum Teil des Bündnisses Bahn für Alle ist. Ausgehend von dem Radsatzwellenbruch in Köln am 9. Juli wird in der Strafanzeige unter Berufung auf Fachleute dargelegt, dass es sich bei diesem Vorkommnis um einen Ermüdungsbruch handelte und dass der Vorstand davon informiert war, dass die Radsatzwellen der ICE "eine Schwachstelle für die Betriebssicherheit der Züge" darstellten. Nach Zitaten aus oben genannten Fachartikeln heißt es in der Strafanzeige bilanzierend: "Um es zu verdeutlichen: Die Autoren (in diesen Fachzeitschriften) äußerten 2006 und 2008 ihre Zweifel daran, dass die Radsatzwellen 'dauerfest' sind bzw. sie gaben zu Protokoll, dass sie angesichts der von ihnen registrierten Belastungen, die deutlich über dem Niveau liegen, das bei den (neuen) EN-Normen als maximal angenommen wird, brechen – und schwere Unfälle auslösen – können." In dem 9-seitigen Schriftsatz heißt es u.a.: "Dem Vorstand der Deutschen Bahn AG ist vorzuwerfen, dass er ernsthafte Warnhinweise über technische Schwachstellen des ICE, die für die Betriebssicherheit von maßgeblicher Bedeutung sind, unbeachtet ließ und – statt für höhere Wartungsanforderungen für Räder und Radsatzwellen des ICE Sorge zu tragen, umgekehrt in den letzten fünf Jahren systematisch das Niveau der Wartungsarbeiten im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs deutlich reduziert hat." In der "Monitor"-Sendung vom 14.8. konnten neue Belege dafür präsentiert werden, dass die Deutsche Bahn AG ihre Wartungsintervalle allein im Zeitraum 2002-Ende 2005 um bis zu 100 Prozent "optimierte" und "spreizte", so das verquaste und irreführende Deutsch des Bahnvorstands, konkret heißt das: dass die Wartung qualitativ verschlechtert wurde.

Der Schriftsatz der Strafanzeige argumentiert in der Schlusspassage, es könne „dahinstehen, aus welchen Motiven die Deutsche Bahn AG“ derart handle. Sicherlich spielten dabei „wirtschaftliche Gründe die Hauptrolle“. Weiter: „Ob damit in dolus eventualis (mit Vorsatz; d. Red.) oder lediglich fahrlässig die Sicherheit des Bahnverkehrs gefährdet wurde, wird der Ermittlung der Staatsanwaltschaft überlassen.“ Maßgeblich sei jedoch, „dass auch die fahrlässige Verursachung einer Gefährdung des Schienenbahnverkehrs gemäß § 315 Abs. 4 StGB unter erheblicher Strafandrohung steht.“

### **Abschließen von Toiletten und Stilllegung von Bremsen für den Nachweis der "Dauerfestigkeit"**

In der genannten "Monitor"-Sendung wurden zwei Schreiben präsentiert, die der Eisenbahnbetriebsleiter der DB Fernverkehr AG, einer Tochter der Deutschen Bahn AG, Dieter Zöll, an das Eisenbahn-Bundesamt richtete. Hier ist für den Hintergrund interessant zu wissen: Bei dem Eisenbahnbetriebsleiter handelt es sich um eine im Juli 2000 durch Verordnung der Bundesregierung neu geschaffene Position, mit der die gesetzliche, aus dem AEG (Allgemeinen Eisenbahn-Gesetz) resultierende Verpflichtung der Eisenbahn "ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicheren Zustand zu halten" gewährleistet werden sollte. Diese Funktion wurde damals als Ergebnis des tragischen Eisenbahnunfalls in Brühl Anfang 2000 neu geschaffen. Bei diesem Zugunglück mit sieben Toten trat zutage, dass das Wirtschaftlichkeitsdenken der privatwirtschaftlich organisierten Bahn mit dazu beitrug, dass es vor Ort unzureichende technische Sicherheitsinstallationen gab und dass die Ausbildung des Lokführers völlig unzureichend war.

Die zwei Briefe zeigen allerdings, dass selbst bei der Funktion des Eisenbahnbetriebsleiters das Wirtschaftlichkeitsdenken weiterhin vor der Sicherheit rangiert.

Im ersten Brief (vom 5.8.) heißt es u.a.: "Als weiteres übersenden wir Ihnen ... die ausstehenden Berechnungen für den Laufradsatz der BR 406 (drei Wellenbremsenscheiben) aus dem Werkstoff A4T, einmal für 17,6 T/Achse und einmal für 17,8 T/Achse (...) Für diesen Laufradsatz, der nur bei den Mehrsystemzügen BR 406 eingesetzt werden kann, wird die Dauerfestigkeit in zwei Querschnitten nicht nachgewiesen (...) Zusammen mit dem Hersteller (Bochumer Verein VTG; d. Red.) klären wir kurzfristig Möglichkeiten, den Zustand dergestalt zu verändern, dass eine Dauerfestigkeit vorliegt. (...) Zur Kompensation des ... nicht fuhrbaren Dauerfestigkeitsnachweises (...) werden wir in den Triebzügen BR 406 im Mittelwagen 406.6 (...) die Toiletten verschließen und diesen Mittelwagen ohne Betriebsstoffe (Frisch- und Abwasser) einsetzen, wodurch wir entsprechend der Massenermittlung die Last des Wagens um 735 kg reduzieren."

Am 8.8.2008 schrieb derselbe Herr Zöll an das EBA einen ergänzenden Brief, wonach die Maßnahme Schließung der Toiletten "kurzfristig" eingeleitet worden sei, dass man aber eine "alternative Entlastung der Radsatzwellen" habe "verifizieren lassen." Konkret heißt es in diesem Brief: "Vor diesem Hintergrund verzichten wir auf das Schließen der Toiletten und schalten außerhalb des französischen Netzes – ausgenommen den Abschnitt Saarbrücken – Forbach – die WB (= Wirbelstrombremsen; d. Red.) aus. Auf dem Abschnitt Saarbrücken - Forbach und innerhalb des französischen Netzes besteht eine Platzreservierungspflicht, so dass auf diesen Strecken durch die reduzierte Reisenzahl eine Entlastung der Radsatzwellen besteht. (...) Das Ausschalten der WB auf Wagen 406.6 haben wir heute Vormittag über die Zentrale Transportleitung ... für die im Einsatz befindlichen Triebzüge BR 406 angewiesen. Die entsprechende ad hoc-Weisung wird heute verteilt."

*Anmerkung am Rande:* Dass generell Züge mit Rervierungspflicht weniger ausgelastet sind als solche ohne Reservierungspflicht mag

im allgemeinen und im Durchschnitt zutreffen. Allerdings dürfte es zu bestimmten Zeiten, etwa an einem Freitag nachmittag, auch im ICE-Verkehr zwischen Forbach und Paris Einheiten geben, bei denen bis zu 100 Prozent der Sitzplätze belegt sind. Im übrigen ist es absurd, hochwirksame Bremsen zu entwickeln, die ausgerechnet bei Höchstgeschwindigkeiten (zusätzlich zu den zwei anderen Bremsarten, den Motorbremsen und den Scheibenbremsen) eingesetzt werden sollen, und gleichzeitig kundzutun, diese Bremsen würden auf dem deutschen Netz, also beispielsweise bei Tempo 300 zwischen Frankfurt/M. und Köln, nicht eingesetzt, ja, diese *könnten* dort gar nicht zum Einsatz kommen. Hier wirkt im übrigen der Zusammenhang mit der Schwachstelle der als nicht dauerhaftesten erkannten Radsätze fatal: Im Falle eines Achsbruchs bei hoher Geschwindigkeit kann es logischerweise wichtig sein, die entsprechende ICE-Einheit schnell - z.B. vor einem Tunnelleingang - zum Stillstand zu bringen. Doch auch für einen solchen Fall gilt: die Wirksamkeit der ICE-3-Bremsen wurde drastisch reduziert.



Erstellt vom Attac Webteam · [Impressum](#) · [Sitemap](#) · [Nach oben](#)