

Es gibt für den Schienenverkehr hunderte von Normen und Vorschriften: Über die Kraft und Geschwindigkeit, mit der automatische Türen schließen, über Belastbarkeit von Radreifen und Achsen, die Wirksamkeit von Bremsen und hunderterlei wichtiger Dinge mehr. Eine eher unbekannte Behörde wacht darüber, dass diese Normen auch eingehalten werden: Das Eisenbahn-Bundesamt! Es soll dafür sorgen, dass die Bahn auch nach der Privatisierung zu den sichersten Verkehrsmitteln der Welt gehört: Eine Art Super TÜV-für die Schiene.

Doch vor einigen Wochen erreichte uns ein Umschlag voller Papiere. Sie wecken den Verdacht, dass Sicherheit nicht immer wirklich an erster Stelle steht. Wir haben natürlich versucht, mit der Behörde darüber zu sprechen. Leider vergeblich. Nicht nur ein Interview, selbst ein Gespräch ohne Kamera lehnte das Eisenbahn-Bundesamt ab. Nur ein Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes spricht mit uns. Er will auf keinen Fall erkannt werden und berichtet: Im Vorfeld der Privatisierung sollen er und seine Kollegen der DB möglichst freie Bahn lassen. Es gäbe eine Vielzahl von Fällen, in denen ganz klar Druck von oben ausgeübt wird, im Zweifel im Sinn der Deutschen Bahn zu entscheiden - auch gegen eindeutige Sicherheitsbedenken. Dieser Druck, so berichtet er, stammt vom Verkehrsministerium, Staatssekretäre, Referatsleiter, „die wollen keine starke Aufsichtsbehörde.“

Ein wichtiger Waggon

In unserem Fall geht es um Güterwaggons. Und zwar für den Container-Transport. Das ist für die Bahn der Wachstums-Markt der Zukunft. Güterlogistik wurde zum Kerngeschäft erklärt. Für den Transport der praktischen Kisten braucht die DB Waggons. Sie sollen möglichst viel Gewicht tragen, möglichst viele und große Container - und auch noch möglichst billig sein. Für diesen Zweck sind sogenannte Gelenktraggwagen ideal geeignet. Die sehen fast so aus, wie zwei aneinanderhängende Waggons. An den Enden sehen sie aus wie andere Wagen auch: Die Räder sitzen an sogenannten Drehgestellen. Doch in der Mitte teilen sich zwei Waggons ein gemeinsames Drehgestell - und darüber ein Gelenk. Damit der lange Wagen durch die Kurven passt. Eine scheinbar geniale Konstruktion: Wenig Waggon für viel Ladung. Und in der von der DB bestellten Version sogar besonders leicht und leistungsfähig. Doch als diese neue Variante von Gelenktraggwagen zugelassen werden sollte, ergab sich ein Problem:

Ein wichtiger Grenzwert

Für die Zulassungsprüfung wurden letztes Jahr fahrtechnische Versuche vorgenommen, also Messungen am fahrenden Wagen, dabei stellte sich heraus, dass dieser Wagentyp anfälliger für Entgleisung ist, als er nach geltendem Sicherheitsgrenzwert eigentlich sein darf. Es geht um den sogenannten Entgleisungsquotienten Y/Q . Der ist seit den achtziger Jahren in jedem europäischen Regelwerk enthalten und beschreibt die an den Rädern wirkenden Kräfte. Y ist die Kraft, mit der das Rad eines Waggons in den Kurven zur Seite gedrückt wird. Q ist die Kraft, die es auf der Schiene hält. Und die sollte immer größer sein, als die zur Seite drückende Kraft. Deshalb ist als höchster zulässiger Wert für Y/Q international 0,8 festgelegt. (UIC 518, EU-Richtlinie 2001/16. Der neu konstruierte Waggon lag über 1 ! Die Ursache liegt in drei Konstruktionsdetails: Zum einen wird für die Neukonstruktion ein altmodisches Fahrwerk mit bekanntermaßen schlechten Laufeigenschaften verwendet, das 'Drehgestell Y25. Zum anderen ist der flache und leichte Wagen nicht vollkommen steif. Er kann sich 'verwinden', wodurch jeweils einzelne Räder entlastet werden. Dazu kommt schließlich noch die Reibung des mittleren Drehgelenkes, die in Kurven ebenfalls zusätzliche Seitenkräfte erzeugt. Insgesamt lag der Entgleisungsquotient bei den Messfahrten schließlich gut 25 Prozent höher als die Normen erlauben.

Entgleisung auf deutschen Schienen?

Das gibt es öfter als man denkt. Im Durchschnitt knapp alle zwei Wochen. Der entstehende Sachschaden ist oft enorm, doch meist geht es glimpflich aus. Gerade auf zweigleisigen Strecken ist dabei auch oft Glück im Spiel. Wenn der Fahrer eines Zuges auf dem Nebengleis gerade noch rechtzeitig vor der Unfallstelle bremsen kann.

Entgleisungen können auf sehr unterschiedliche Weise entstehen. Durch Schäden im Gleis, insbesondere an Weichen, durch Gleisverwindungen, überhöhte Geschwindigkeit, Schäden am Fahrzeug. Und dabei gilt: Je höher der Entgleisungsquotient, desto eher wird ein Waggon durch solche Ursachen tatsächlich aus dem Gleis geworfen. Das Eisenbahn-Bundesamt tat, was jeder TÜV bei jedem Auto ähnlich machen würde: Es verweigerte die Zulassung. diesem Moment schaltete sich das Verkehrsministerium ein. Es bestand darauf, dass für die DB so wichtige Wagen solle trotz überhöhtem Entgleisungsquotienten zugelassen werden.

Begründung des Ministeriums: Ähnliche Waggons seien schon Jahrzehnte im Einsatz, auch im Ausland zugelassen - und außerdem sei der Entgleisungsquotient, gar nicht sicherheitsrelevant, weil, YQ „vorrangig im Interesse einer möglichst wirtschaftlichen Verschleißentwicklung des Oberbaus (also der Gleise) festgelegt worden“ sei. Der Entgleisungsquotient ist laut Ministerium nur dazu da, die Schienen zu schonen? Er soll mit Sicherheit nichts zu tun haben? Das Eisenbahnbundesamt bleibt anderer Meinung. Es schaltet sogar externe Fachleute ein. Auch diese Gutachter wollten vor der Kamera nicht mit uns reden. Sie erklären mehrfach: Da sie von Aufträgen der DB leben, könnten Sie in öffentlichen Interviews nicht gegen Interessen der DB aussagen. Aber der Geschäftsführer des für Schienenverkehr zuständigen Institutes für Industrienorm. DIN, schrieb zum Beispiel: Der Entgleisungsquotient Y/Q, "ist eine sicherheitsrelevante Beurteilungsgröße und kein Qualitätskriterium hinsichtlich Wirtschaftlichkeit des Oberbaues. (...) eine Änderung des Grenzwertes Y/Q im Allgemeinen und für Gelenkwagen im besonderen erfordert zwingend geeignete Untersuchungen und Nachweise."

Entscheidung in Berlin

Doch gegen den Sachverstand von Eisenbahnkunde samt, externen Gutachten samt DIN-Institut: Im Streit um den Gelenktraggwagen zeigt das Ministerium, wer bei Sicherheitsfragen die Weichen stellt. Anfang des Jahres geht im Eisenbahnbundesamt das 'entscheidende' Schreiben aus dem Ministerium ein, Zitat: "Es bleibt bei meiner Weisung, Anträge auf Abnahme nicht weiter mit der dargelegten Argumentation abzulehnen." Seit einigen Monaten dürfen die im Auftrag der DB gebauten Waggons nun in steigender Stückzahl europaweit fahren. Auf Weisung des Ministeriums. Und das, obwohl sie einen in ganz Europa gültigen Sicherheitsgrenzwert eindeutig überschreiten. Im Eisenbahnbundesamt regt sich Widerstand gegen diese Politik. Das berichtet der Mitarbeiter der Behörde, der namentlich nicht bekannt werden möchte „ „Ich will es nicht mehr verantwortet. Wie soll ich von jemandem künftig die Einhaltung von Vorschriften verlangen, wenn ich bei Anderen genau daran gehindert werde? Was ist, wenn dann doch mal etwas ernstes passiert ? Und ich weiss aus vielen Gesprächen, das geht nicht nur mir so“. Der für Güterwagen zuständige kommissarische Referatsleiter, der sich so standhaft gegen die Weisung des Ministeriums gewehrt hatte, wurde kurz nach der Zulassung abgelöst. Sein Nachfolger war vorher lange in der Ministerialbürokratie tätig.

Bereits zwei Wochen vor der Sendung hat [Plusminus Bundesverkehrsministerium und Eisenbahnbundesamt über die Vorwürfe informiert und eine Reihe von konkreten Fragen gestellt., Das Bundesverkehrsministerium hat dazu in keiner Weise Stellung genommen. Auch das Eisenbahnbundesamt hat keine Frage beantwortet. Erst kurz vor der Sendung ging [Plusminus ein Schreiben mit einer allgemeinen Stellungnahme zu: Darin heisst es unter anderem: „Die Zulassung sei einvernehmlich beschlossen worden, weil „diese Fahrzeuggattungen bzw. Bauarten ... als bewährt und sicher,, gelten. Zitat: „Gelenktraggwagen dieser Art fahren seit 30 Jahren unfallfrei., Nach [plusminus vorliegenden Informationen wurde das fragliche Modell allerdings erst im Jahre 2004 von der Deutschen Bahn als Neukonstruktion ausgeschrieben und ist unter anderem deutlich leichter als Vorgängermodelle.