

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU**

**– Drucksache 14/7845 –**

**Sicherheit bei der Deutschen Bahn****Vorbemerkung der Fragesteller**

Am Samstag, dem 17. November 2001, entging der ICE „Prinz Eugen“ auf der Fahrt von Hamburg nach Hannover bei Uelzen knapp einem schweren Unglück. Statt mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h raste er mit 185 km/h über eine Weiche, was auch zu einer Entgleisung mit ähnlich katastrophalen Folgen wie am 3. Juni 1998 bei Eschede hätte führen können. Bei Uelzen wurden fünf Menschen leicht verletzt.

Ursache dieses Betriebsunfalls war ein zwar vorhandenes, aber tatsächlich nicht angeschlossenes Schutzsystem im Stellwerk Bienenbüttel gewesen.

**Vorbemerkung der Bundesregierung**

Ein Eckpfeiler der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ist in § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verankert: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten“.

Diese mit der Bahn-Strukturreform gesetzlich normierte Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt die spezielle technische Komplexität des Systems Eisenbahn und schließt insoweit einen Vergleich mit anderen Verkehrsträgern aus. Sie setzt insbesondere voraus, dass der Unternehmer oder die mit der Führung der Geschäfte bestellten Personen über die erforderliche Fachkunde verfügen müssen (§ 6 Abs. 2 AEG). Die rechtliche Grundlage für die spezielle fachliche Qualifikation der Eisenbahnunternehmer ist in § 3 der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV) verankert. Darüber hinaus müssen Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) Betriebsleiter bestellen, die unbeschadet von der Verantwortung des Unternehmers für das sichere Betreiben der Eisenbahn verantwortlich sind. Zum Betriebsleiter darf grundsätzlich nur bestellt werden,

wer die fachliche Befähigung in einer besonderen Prüfung nachgewiesen hat. Auf diesen Grundlagen haben Eisenbahnunternehmer die sicherheitlichen Rahmenvorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) eigenverantwortlich umzusetzen.

Die EBO ist als Vorschrift mit Mindestanforderungen konzipiert und enthält daher keine detaillierten Bauanweisungen. Dadurch wird die technische Weiterentwicklung ungehindert ermöglicht. Mit der EBO wird im Übrigen auch ein Schwerpunkt der Bahnreform, der diskriminierungsfreie Netzzugang der Eisenbahnverkehrsunternehmen, in technischer Hinsicht sichergestellt.

Es ist nicht Aufgabe des Staates, im Eisenbahnwesen bestimmte technische Detallösungen vorzugeben, sondern Schutzziele zu definieren, deren Umsetzung und Ausgestaltung den Eisenbahnunternehmen in ihrer Eigenverantwortung für die Betriebssicherheit nach § 4 Abs. 1 AEG obliegt. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen bietet sich somit ein vor allem auch vom Deutschen Bundestag geforderter Handlungsspielraum für die Wahl der Mittel und Wege, die zu dem jeweiligen Schutzziel führen.

Von hoher Bedeutung bei der Beurteilung von Sicherheitsfragen ist die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zur Verkehrssicherungspflicht, wonach eine mögliche Gefahr, die sich in einem Schadensereignis verwirklicht hat, erst dann haftungsbegründend wird, wenn sich vorausschauend für ein sachverständiges Urteil die nicht nur theoretische Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden. Der Bahnunternehmer hat deshalb diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die er nach dem jeweiligen Stand der Technik als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Fachmann für das Eisenbahnwesen für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren, und die den Umständen nach zumutbar sind.

1. Nach welchen Grundsätzen werden technische Sicherheitseinrichtungen der Eisenbahn-Signal- und Leiteinrichtungen geplant, genehmigt, installiert, überprüft, in Betrieb genommen, gewartet und überwacht?

Planung und Bau von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) werden nach den Richtlinien in den Modulreihen 818, 819 der Deutschen Bahn AG (DB AG) ausgeführt. Prüfung, Genehmigung und Abnahme sind demgegenüber in der Verwaltungsvorschrift „Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen“ (BAUSTE) des Eisenbahn-Bundesamtes geregelt.

Die Instandhaltung (Überprüfung und Wartung) der in Betrieb befindlichen Anlagen wird nach den Richtlinien der Modulreihe 892 der DB AG durchgeführt. Die Richtlinien der DB AG sind von der Aufsichtsbehörde anerkannt. Im Rahmen einer Typzulassung wird der Nachweis erbracht, dass bei technischen Fehlfunktionen eine Reaktion des Systems zur sicheren Seite hin gewährleistet bleibt. Mit der Harmonisierung der technischen Sicherheitsstandards in Europa (CENELEC) sind diesbezügliche Vorgaben nunmehr in den europäischen Normen enthalten.

2. Welche dieser Leistungen werden von bahn-externen Firmen, oder von der Bahn selbst und welche vom Eisenbahn-Bundesamt erbracht?

Planungen und Abnahmeprüfungen können von Mitarbeitern der DB AG oder von ihr beauftragten externen Fachfirmen und Ingenieurbüros ausgeführt werden; Prüfer müssen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt sein.

Die Instandhaltung wird grundsätzlich von Mitarbeitern der DB AG durchgeführt. Typzulassungen der angesprochenen Sicherungseinrichtungen werden durch das Eisenbahn-Bundesamt ausgesprochen. Grundlage der Typzulassung ist die Prüfung, ob der Sicherheitsnachweis geführt und die technische Einrichtung durch einen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Sachverständigen begutachtet worden ist.

Im Zuge der Installation von Sicherungseinrichtungen in bestehende oder neue Eisenbahninfrastruktur anlagen werden von der DB AG neben der herstellenden Signalindustrie in vermehrtem Umfang Planungs-/Ingenieurbüros für die Planung sowie die Steuerung und Terminüberwachung derartiger Maßnahmen eingesetzt.

Das Eisenbahn-Bundesamt überprüft stichprobenartig bei Baufreigabe (Planprüfung) und Abnahme (Abnahmeprüfung), dass die DB AG bei der Installation von Sicherungseinrichtungen ihrer Verantwortung nach § 4 Abs. 1 AEG nachkommt. Die umfassenden Plan- und Abnahmeprüfungen erfolgen ebenso wie bei der Typzulassung weitgehend durch vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannte Sachverständige. Weiterhin überwacht das Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls in Form stichprobenartiger Kontrollen, dass die DB AG ihre Anlagen in betriebssicherem Zustand hält.

3. Sind an diesen Tätigkeiten auch andere, wie z. B. Technische Überwachungsvereine (TÜV), Gewerbeaufsichtsämter oder externe, öffentlich bestellte oder zugelassene Sachverständige beteiligt?

Für die behördliche Überwachung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik der Eisenbahnen ist ausschließlich das Eisenbahn-Bundesamt zuständig, das sich zur Durchführung seiner Aufgaben unter anderem auch externer Prüfer, Sachverständiger und Gutachter bedient.

4. Wie hat sich in den vergangenen fünf Jahren der in Frage 1 bzw. in deren Beantwortung beschriebene Aufgabenumfang mengenmäßig entwickelt (Angabe im Gesamtzeitaufwand pro Jahr)?

Der Anlagenumfang (z. B. Gleise, Weichen, Signale und Stellwerke) hat sich in den letzten fünf Jahren im Wesentlichen durch Stilllegungen um durchschnittlich 15 % mit einer damit verbundenen Aufgabenreduzierung im Bereich der Instandhaltung von etwa 20 % verringert.

Die mengenmäßige Entwicklung des Aufgabenumfanges beim Eisenbahn-Bundesamt kann über den vergangenen Zeitraum von fünf Jahren in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht als Gesamtstundenaufwand angegeben werden. Im Bereich der Typzulassung zeigt der Aufwand aufgrund der zunehmenden Typenvielfalt (Europäisierung und kostengünstige Techniken) eine zunehmende Tendenz. Der Aufwand in den Bereichen Bauaufsicht und Überwachung zeigt dagegen über den genannten Zeitraum eine etwa gleich bleibende Größenordnung. Daraus ergibt sich insgesamt im Bereich der Sicherungseinrichtungen für das Eisenbahn-Bundesamt eine leicht ansteigende Tendenz im zeitlichen Aufgabenumfang.

5. Wie hat sich in den vergangenen fünf Jahren der mit den in Frage 1 bzw. in deren Beantwortung beschriebenen Angaben betraute Personalkörper bei der Bahn selbst und bei allen anderen mit den Aufgaben befassten Institutionen stärkemäßig entwickelt?

Der Personalbestand der DB AG im Bereich der Instandhaltung hat sich in den vergangenen fünf Jahren im Wesentlichen durch Rationalisierung, Produktivitätssteigerung und den Einsatz wartungsarmer Techniken um etwa 1/3 verringert.

Der mit den o. g. Aufgaben betraute Personalkörper beim Eisenbahn-Bundesamt hat sich im Rahmen der allgemeinen Personalabsenkung in den Behörden seit 1997 um ca. 9 % verringert.

6. Wie hat sich in den vergangenen 5 Jahren der mit den in Frage 1 bzw. in deren Beantwortung beschriebenen Aufgaben betraute Personalkörper hinsichtlich der dort vorhandenen Qualifikationen, Ingenieure, Techniker, Meister, Arbeiter entwickelt?

Bei der DB AG sind zur Gewährleistung der Qualifikation der Mitarbeiter – unter anderem in den Funktionen der Instandhaltung – die Anforderungen an das Personal in Regelwerken festgelegt. Dazu gehören im Wesentlichen die Feststellung der Tauglichkeit des Personals durch Betriebsärzte, Aus- und Fortbildung sowie die Überwachung des Personals bei Ausübung der Tätigkeit am Arbeitsplatz.

Für das Personal des Eisenbahn-Bundesamtes ergaben sich durch zunehmende Komplexität und Vielfalt der eingesetzten Technik höhere Anforderungen an die Qualifikation, denen durch entsprechende Aus- und Weiterbildung Rechnung getragen wird.

Außerdem werden Externe mit Prüfaufgaben beauftragt, jedoch nur in solchem Umfang, dass das Eisenbahn-Bundesamt sein fachtechnisches Know-how insgesamt erhalten kann.

7. Kann in den zu den Fragen 1 bis 6 gegebenen Antworten ausgeschlossen werden, dass mittlerweile der mit der in Frage 1 bzw. in deren Beantwortung beschriebenen Aufgabe betraute Personalbestand zu stark abgebaut wurde und somit bei der Deutschen Bahn lebensgefährdende Sicherheitsdefizite vorhanden sind?

Es ist verfehlt, bei der Deutschen Bahn von „lebensgefährdenden Sicherheitsdefiziten“ zu sprechen. Ungeachtet einzelner Unfälle ist die Eisenbahn nach wie vor ein außerordentlich sicheres Verkehrsmittel. Es liegt im maßgeblichen Interesse der Unternehmensleitung selbst, einen gleich bleibend hohen Sicherheitsstandard zu erhalten und auszubauen. Der für die Instandhaltung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) vorzuhaltende Personalbedarf (Arbeitsplätze) wird im Rahmen der Unternehmensplanung von den örtlichen Stellen in den Niederlassungen bestimmt. Als Planungsgrundlage stehen nach arbeitswissenschaftlichen Methoden erarbeitete belastungsabhängige Planungswerte u. a. für

- Inspektionen
- Wartungen
- Instandsetzungen nach Inspektionen
- Störungsbeseitigung während der Regellarbeitszeit

zur Verfügung. Da es sich um Durchschnittswerte handelt, werden die Planungswerte nicht schematisch angewendet, sondern aufgrund örtlicher Besonderheiten, die sich beispielsweise aus dem Alter oder der örtlichen Umgebung einer speziellen Anlage ergeben können, von den örtlichen Stellen festgelegt.

8. Was muss die Deutsche Bahn AG nach Auffassung der Bundesregierung dauerhaft tun oder unterlassen, um ähnliche Unglücke wie die beschriebenen auszuschließen?

Die DB AG verfolgt mit langfristig angelegten Sicherheitsprogrammen das Ziel, den hohen Sicherheitsstandard der Bahn zu festigen und zu verstetigen. Diese sicherheitliche Systemplanung wird ständig fortgeschrieben. Dabei werden bei Planungen für den Personalbedarf die Belange der Betriebssicherheit entsprechend berücksichtigt. Damit gewährleistet die DB AG, dass die betrieblich-technischen Sicherheitssysteme mit ausreichendem Personaleinsatz zuverlässig betrieben werden.

Die Sicherheit von Signalanlagen wird durch systematische Prüfungen im Rahmen der Typzulassung, der Genehmigung der Bauausführung, der Bauüberwachung und der Bauabnahme gewährleistet. Durch diese Abfolge von aufeinander aufbauenden Prüfungen werden Projektierungs- und Herstellungsfehler mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit erkannt. Im Fall Bienenbüttel erfolgte die Abnahme der Signalanlagen noch durch die Deutsche Bundesbahn als Behörde. Dem Eisenbahn-Bundesamt sind bisher keine anderen, vergleichbaren Fälle bekannt geworden. Hierbei handelt es sich um einen extrem seltenen Fall menschlichen Versagens, das im Rahmen des Abnahmeprocederes nicht erkannt wurde.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen der Bundesregierung verwiesen.





