

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/2122 –**

Zulassung von Gelenktragwagen der Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Im ARD-Nachrichtenmagazin „plusminus“ wurde am 6. Juni 2006 über die von der Deutsche Bahn AG beantragte Zulassung des Gelenktragwagens Bauart Sggrss durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) berichtet. Danach hat das EBA die Genehmigung zunächst versagt, nachdem der entsprechend des Regelwerks der Vereinigung europäischer Eisenbahngesellschaften (UIC) höchstzulässige Entgleisungsquotient Y/Q i. H. v. 0,8 bei Messungen um mehr als 25 Prozent überschritten wurde. Dies könne unter ungünstigen Bedingungen zu einem „Klettern“ des Rades und damit zu Entgleisungen führen.

Auch externe Gutachten – wie das des Deutschen Instituts für Normung (DIN) – warnten dem Bericht zufolge vor einer Überschreitung des Grenzwertes.

Dessen ungeachtet hat nach Aussage des Magazins das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Anfang des Jahres 2006 das EBA angewiesen, die „Anträge auf Abnahme nicht weiter mit der dargelegten Argumentation abzulehnen“; stattdessen sei die Bauart zuzulassen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Container-Gelenktragwagen mit so genannten Y-25-Drehgestellen dienen dem Transport insbesondere von ISO-Containern auf der Schiene und bilden die tragende Säule der europäischen Güterwagenflotte für den kombinierten Verkehr. Nahezu 8 000 bauartgleiche und -ähnliche Fahrzeuge von unterschiedlicher Länge, aber mit von der Spurführungssicherheit her vergleichbaren Eigenschaften, laufen teils schon seit Jahrzehnten im internationalen Einsatz auf den europäischen Eisenbahnnetzen.

Allein durch den international bewährten Betrieb dieser Wagenbauart mit insgesamt mehr als 7 Mrd. Laufkilometern, bei dem kein einziger bauartbedingter Unfall durch Entgleisung festzustellen war, ist eindrucksvoll ein diesbezüglicher Sicherheitsnachweis erbracht.

Die Darlegungen in dem kürzlich ausgestrahlten Fernsehbericht, die vermeintlich unsichere Fahreigenschaften von neuen, vergleichbaren Container-Gelenktragwagen suggerieren, fußen auf unvollständigen und sachlich unzutreffenden Annahmen. Die gezeigten Aufnahmen von Eisenbahnunfällen, die im Ergebnis den Anschein von Sicherheitsmängeln bei den angesprochenen Container-Gelenktragwagen aufdrängen, zeigen tatsächlich aber nur Unfälle mit anderen Ursachen als die unzutreffend behaupteten Risiken bei der Entgleisungssicherheit derartiger Fahrzeuge.

In Bezug auf die Praxis bei der Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung für vergleichbare neue Container-Gelenktragwagen bestanden Unterschiede zwischen Eisenbahnaufsichtsbehörden der Europäischen Gemeinschaft: Während Eisenbahnaufsichtsbehörden außerhalb der Bundesrepublik Deutschland (z. B. Belgien, Frankreich, Niederlande, Slowakei, Slowenien, Tschechien) neue Container-Gelenktragwagen unbeschadet des Y/Q-Grenzwertes abgenommen haben, wurde entsprechenden Anträgen auf Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung seit Mitte 2005 bis April 2006 vom Eisenbahn-Bundesamt nicht mehr entsprochen.

Bei dieser Ausgangslage hat das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Notwendigkeit gesehen, mit der Weisung vom 31. März 2006 an das Eisenbahn-Bundesamt einer weiteren Benachteiligung von Antragstellern in Deutschland gegenüber Antragstellern in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union entgegenzutreten. Die Betriebssicherheit der Eisenbahn ist nicht gefährdet; der bestehende Nachweis der Entgleisungssicherheit kann auch nach der Überzeugung der großen Mehrheit der Eisenbahnaufsichtsbehörden in den anderen Mitgliedstaaten für neue vergleichbare Container-Gelenktragwagen zu Grunde gelegt werden.

Im Gegensatz zu der im Fernsehbericht aufgestellten Behauptung ist der Grenzwert Y/Q bislang nicht europäisch verbindlich. Aufgrund der umstrittenen Relevanz dieses Grenzwertes für bestimmte Güterwagen hat das BMVBS das Eisenbahn-Bundesamt beauftragt, unverzüglich in einen fachlichen Dialog mit den anderen europäischen Eisenbahnbehörden einzutreten, um bestehende Auffassungsunterschiede u. a. auch bezüglich der für die Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung der hier in Rede stehenden Fahrzeuge maßgebenden Regeln [z. B. UIC-Merkblatt 432 (Fahrversuche für Güterwagen nicht erforderlich, wenn diese mit bestimmten, typenmäßig aufgelisteten Radsätzen bzw. Drehgestellen ausgerüstet sind) oder UIC-Merkblatt 518 (Grenzwert Y/Q maßgebend für neuartige Fahrzeuge)] zu klären und alsbald anzugleichen.

1. Bestätigt die Bundesregierung, das EBA angewiesen zu haben, Anträge auf Abnahme des Gelenktragwagens Bauart Sggrss nicht weiter mit der Begründung abzulehnen, es handele sich bei dem höchstzulässigen Entgleisungsquotienten 0,8 um einen sicherheitsrelevanten Wert, der unbedingt einzuhalten sei?

Das BMVBS hat das EBA angewiesen, bis auf weiteres für neue Container-Gelenktragwagen, bei denen der für diese Fahrzeugbauart vorliegende Nachweis der Entgleisungssicherheit zu Grunde gelegt werden kann, eine Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen. Dieses Vorgehen stimmt mit der Abnahmepraxis in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft überein. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Welche Gründe waren gegebenenfalls dafür ausschlaggebend?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

3. Wurden für diesen Fahrzeugtyp im vorigen Jahr fahrtechnische Versuche vorgenommen, um die Zulassungsprüfung vorzubereiten und stellte sich dabei heraus, dass dieser Wagentyp anfälliger für Entgleisungen ist, als er nach geltendem Sicherheitsgrenzwert eigentlich sein darf?

Die durchgeführten Fahrversuche waren entsprechend dem UIC-Merkblatt 432 für eine Entscheidung über die Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung nicht erforderlich. Bei den betreffenden Fahrzeugen kann die gleiche Sicherheit wie bei den bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen mit Hilfe einer Konformitätsbewertung nachgewiesen werden.

4. Trifft es zu, dass der zur Zulassung anstehende Wagentyp auf einen Wert von über 1,0 beim so genannten Entgleisungsquotienten Y/Q gekommen ist?

Wenn ja, welches waren die Ursachen dafür?

Die Frage stellt sich für die angesprochene Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung nicht. Auf die Vorbemerkung und auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Bestätigt die Bundesregierung, das EBA angewiesen zu haben, Anträgen auf Abnahme des Gelenktragwagens Bauart Sggrss stattzugeben?

Gab es in diesem Zusammenhang weitere Anweisungen des BMVBS an das EBA?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

6. Welche Gründe waren gegebenenfalls dafür ausschlaggebend?

Auf die Vorbemerkung und auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

7. Trifft es zu, dass das BMVBS die Auffassung vertreten hat, der Entgleisungsquotient Y/Q sei nicht sicherheitsrelevant, sondern sei vorrangig im Interesse einer möglichst wirtschaftlichen Verschleißentwicklung des Oberbaus festgelegt worden?

Der Entgleisungsquotient Y/Q ist von keiner anderen Aufsichtsbehörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft bei der Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung der neuen Container-Gelenktragwagen als maßgebend erachtet worden. Das BMVBS teilt diese Wertung. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung hingewiesen.

8. Gab es, nachdem das EBA seine Absicht erklärte, die Bauart Sggrss nicht abnehmen zu wollen, Gespräche zwischen dem BMVBS und der Deutsche Bahn AG; was hatten diese gegebenenfalls zum Inhalt und zum Ergebnis?

In Gesprächen mit dem BMVBS haben sowohl Vertreter der Deutsche Bahn AG (DB AG) als auch eines nicht bundeseigenen Eisenbahnunternehmens die Problematik der Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung für die von ihr in Auftrag gegebenen Container-Gelenktragwagen durch das Eisenbahn-Bundesamt vorgebracht. Das BMVBS hält eine europaweit einheitliche, auch für Antragsteller in Deutschland diskriminierungsfreie Abnahmepaxis und einen Konsens über die

Anwendung bestimmter anerkannter Regeln der Technik für dringend geboten und hat veranlasst, dass entsprechende Aktivitäten eingeleitet werden.

9. Welche Bedeutung hat der Entgleisungsquotient Y/Q für die Bundesregierung; misst sie diesem einen sicherheitsrelevanten Stellenwert bei?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

10. Sind der Bundesregierung gutachterliche Stellungnahmen bekannt, wonach der Entgleisungsquotient Y/Q durchaus eine sicherheitsrelevante Beurteilungsgröße, jedoch kein Qualitätskriterium hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Oberbaus ist?

Dem Bundesministerium und dem Eisenbahn-Bundesamt liegt eine Meinungsäußerung eines Normgremiums dahin gehend vor, dass das UIC-Merkblatt 518 und somit der Entgleisungsquotient Y/Q als anerkannte Regel der Technik für die Abnahme/Inbetriebnahme von neuen Container-Gelenktragwagen maßgebend sei. Da im konkreten Fall diese Meinung von keiner anderen Eisenbahnbehörde in der Europäischen Gemeinschaft mitgetragen wird, gibt sie jedoch nicht die Auffassung der Mehrheit der auf diesem Gebiet tätigen Fachleute wieder.

11. Wurden der Deutsche Bahn AG im Rahmen der Betriebsgenehmigung der Bauart Sggrss Auflagen erteilt?

Was sehen diese gegebenenfalls vor?

Wegen des bei der seinerzeitigen Abnahmeproblematik in Deutschland entstandenen Zeitverzugs beim Einsatz dringend benötigter neuer Container-Gelenktragwagen hatte die DB AG die Möglichkeit genutzt, einen Antrag auf Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung für die betreffende Fahrzeugcharge bei der niederländischen Eisenbahnbehörde zu stellen. Die daraufhin in den Niederlanden behördlich erteilte Inbetriebnahmegenehmigung für diese Fahrzeuge enthält keine Auflagen und gilt nach dem internationalen Eisenbahnrecht europaweit.

12. Trifft es zu, dass die Bauart Sggrss der UIC 518, mithin einem europäisch einheitlichen Regelwerk nicht entspricht?

Wenn ja, kann man Probleme bei der Zulassung dieser Bauart im europäischen Ausland ausschließen?

Das Merkblatt 518 der UIC gilt für „neuartige“ Fahrzeuge. Somit fallen die hier angesprochenen neuen, aber von ihrer Bauart her nicht „neuartigen“ Container-Gelenktragwagen nach herrschender Fachmeinung grundsätzlich nicht unter dieses Regelwerk. Probleme in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sind deshalb auszuschließen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

13. Befinden sich Waggon des fraglichen Typs inzwischen im Fahreinsatz?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

14. Welcher Sicherheitsgrenzwert gilt für diesen Waggontyp in anderen europäischen Staaten?

Auf die Antworten zu den Fragen 3 und 7 wird verwiesen.

15. An welche Bauarten denkt die Bundesregierung bei ihrer Aussage gegenüber „plusminus“, ähnliche Bauarten seien bereits Jahrzehnte im Ausland im Einsatz?

Welche Unterschiede weisen diese gegenüber der Bauart Sggrss auf?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

16. Erachtet die Bundesregierung es für notwendig, die Waggon der Bauart Sggrss – ggf. nach einer gewissen Zeitspanne – einer erneuten Prüfung durch das EBA zu unterziehen?

In Abhängigkeit vom Ergebnis des vom BMVBS initiierten internationalen fachlichen Dialogs sowie im Licht der fachlichen Überprüfungen des Internationalen Eisenbahnverbands UIC wird zu gegebener Zeit zu prüfen sein, ob und gegebenenfalls welche Konsequenzen sich für eine in allen Mitgliedstaaten einheitliche Verwaltungspraxis bei der Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen der betreffenden Bauart ergeben.

17. Wurde der ursprünglich für die Zulassung des fraglichen Wagentyps zuständige kommissarische Referatsleiter beim EBA im Verlauf des Zulassungsverfahrens durch einen anderen Referatsleiter abgelöst?

Das Eisenbahn-Bundesamt hat bereits seit längerem eine Straffung und neue Aufgabenzuordnung im Personalbereich geplant. Damit wird der im europäischen Eisenbahnrecht verankerten klaren Trennung zwischen Aufsicht und Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung entsprochen. Unterstellungen über die Umsetzung bestimmter Referatsleiter des Eisenbahn-Bundesamtes wegen der angesprochenen Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung entbehren jeder sachlichen Grundlage.

18. Wie plant sich das BMVBS bei zukünftigen Zulassungsverfahren zu verhalten, bei denen der für den jeweiligen Wagentyp geltende Grenzwert für Entgleisungsquotienten überschritten wird?

Für die Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung von Container-Gelenktraggewagen, die mit bereits zugelassenen entsprechenden Fahrzeugen konform sind, ist der Entgleisungsquotient Y/Q nicht anzuwenden. Dieser Wert ist insoweit auch von keiner anderen Aufsichtsbehörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft als maßgebend erachtet worden. Das BMVBS wird auch künftig dafür eintreten, dass bei Fahrzeugzulassungen in Deutschland jeweils nur die in der Europäischen Gemeinschaft angewendeten einheitlichen Sicherheitskriterien zu Grunde gelegt werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

19. Sollten die bisher geltenden Grenzwerte geändert werden?

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

20. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Wagentypen, die dem hier in Rede stehenden vergleichbar sind, bereits in der Vergangenheit Zulassungen erhalten haben?

Um welche Wagentypen handelt es sich dabei?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 7 wird verwiesen.

21. Wie will die Bundesregierung vermeiden, dass sich aus dem hier nachgefragten Vorgang ein Präzedenzfall für andere Zulassungsverfahren entwickelt, bei denen ebenfalls der Grenzwert für Entgleisungskoeffizienten überschritten wird?

Auf die Antwort zu Frage 18 wird verwiesen.

22. Welche haftungsrechtlichen Konsequenzen für die Bundesrepublik Deutschland können sich daraus ergeben, wenn ein Unfall geschieht, der auf die Überschreitung des genannten Grenzwertes für Entgleisungsquotienten zurückzuführen ist.

Voraussetzung für eine Haftung der Bundesrepublik Deutschland ist eine vorsätzliche oder fahrlässige Amtspflichtverletzung ihrer Beamten. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

