

Es ginge auch anders

Vorschläge für mehr Sicherheit bei der Bahn

Auf Basis des nun bekanntgewordenen BAM-Berichtes wären die folgenden Maßnahmen unerlässlich, wenn die Sicherheit im Schienenverkehr gewährleistet sein soll:

- Weitere Untersuchungen: Die BAM selbst nennt ihren Report einen »Zwischenbericht«. Sie verweist mehrmals darauf, daß sie nicht über alle Grundlagen für einen umfassenden Bericht verfügt. Grundsätzlich ist es nötig, daß weitere Untersuchungen der gebrochenen Radsatzwelle und gegebenenfalls des Wagenkastens durch andere, neutrale Einrichtungen durchgeführt werden. So wurde auch nach dem Unglück in Eschede verfahren.
- Stärkung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA): Das EBA muß zu einer neutralen, eigenständigen Sicherheitsbehörde umorganisiert werden. Die Sicherheit im Bahnverkehr muß uneingeschränkte und einzige EBA-Richtschnur sein. Die aktuelle faktische Unterordnung unter das Verkehrsministerium und das Buckeln gegenüber dem Bahnvorstand ist kontraproduktiv. Dabei ist bekannt, daß seitens der EU und der Bundesregierung das Entgegengesetzte angestrebt wird. Durch den Aufbau einer neuen Sicherheitsbehörde würde z.B. durch Kompetenzgerangel eine fatale Konkurrenz für das EBA entstehen und die Behörde noch mehr geschwächt werden. Dazu kommt, daß auch noch eine dritte Einrichtung in Sicherheitsbelangen mitreden kann: Die Netzagentur, die formal »nur« über die Wettbewerbsgleichheit im Schienenverkehr zu wachen hat.
- Ultraschallprüfungen: Alle ICE-3- und alle ICE-T-Züge müssen solange die problematischen Achsen aus dem im BAM-Bericht genannten »hochfesten Werkstoff« eingesetzt sind, in sehr kurzen Intervallen – offensichtlich alle 30000 Kilometer oder rund jeden Monat – mit Ultraschall überprüft werden. Dies ist kurzfristig nicht möglich ohne deutliche Fahrplanveränderungen. Daher muß die DB AG unverzüglich Ersatzzüge beschaffen. Der ausgewiesene Gewinn (der weitgehend an zukünftige Investoren ausgeschüttet werden sollte) ist für diese Ersatzzugbeschaffung einzusetzen.
- Neue Radsatzwellen: Offensichtlich müssen alle ICE-3- und alle ICE-T-Züge auf andere, größer dimensionierte oder in anderer Form gestaltete Achsen, die den hohen Belastungen im Hochgeschwindigkeitsverkehr gerecht werden, umgerüstet werden. Dabei dürfte es sich um einen Prozeß handeln, der frühestens Mitte 2009 abgeschlossen werden kann. Erst dann könnte der Einsatz dieser Züge wieder als unbedenklich angesehen werden.

<https://www.jungewelt.de/artikel/115326.es-ginge-auch-anders.html>