

I. Einführung

Das Unglück auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland hat uns alle tief erschüttert. Unser Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen der Opfer und den verletzten Überlebenden. Gerade die Hinterbliebenen haben einen Anspruch darauf, dass nach den Ursachen des Unglücks geforscht wird, eine lückenlose Unfallaufklärung erfolgt und die notwendigen Schlussfolgerungen gezogen werden. Ich denke, darüber sind sich alle Beteiligten einig.

Deshalb habe ich nach dem Unfall

- 1.) den Betreiber der Transrapidversuchsanlage im Emsland aufgefordert, vor einer erneuten Genehmigung der Betriebsvorschriften darzulegen, wie einem solchen Unfall künftig vorgebeugt werden kann und
- 2.) zu dieser Frage eine Sicherheitskonferenz unter Beteiligung aller Experten angekündigt.

Und deshalb ist es auch richtig, dass wir uns heute in öffentlicher Sitzung des zuständigen Landtagsausschusses mit diesen Fragen auseinandersetzen.

Die Aufklärung des Unfallhergangs und der strafrechtlichen Schuldfragen können wir hier nicht leisten. Das ist Aufgabe der Staatsanwaltschaft und der von ihr eingesetzten Gutachter. In diesem Zusammenhang müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass einige der heute eingeladenen Sachverständigen ihre Teilnahme unter Hinweis auf ihre Einbindung in staatsanwaltschaftliche Ermittlungen abgesagt haben.

Gleichwohl müssen auch wir uns der Frage stellen, ob die jeweils Verantwortlichen im Rahmen der geltenden Gesetze richtig gehandelt haben und ob diese Gesetze tatsächlich den angemessenen, den richtigen Rahmen für unser Handeln setzen.

Das ist kein einfacher Prozess. Die Materie ist komplex. Die wenigsten von uns sind Ingenieure und kennen sich in deren Sprache, der Terminologie und in den einschlägigen Regelwerken aus. Schon das ist Ursache für vielfältige Missverständnisse in der Kommunikation zwischen Öffentlichkeit, Verwaltung und den Sachverständigen. Hinzu kommt eine sehr heterogene Verteilung der Verantwortlichkeiten von den beteiligten Unternehmen, Institutionen und Behörden nach der geltenden Rechtslage. Und es ist nicht immer ganz einfach, dies so auseinander zu halten, wie es sachlich geboten wäre.

Für die Landesregierung möchte ich feststellen, dass zu dem aktuellen Kenntnisstand in Sachen Transrapid nach bestem Wissen in den Sitzungen des zuständigen Landtagsausschusses am 29.9 und 13.10. sowie in der Landtagsdebatte am 11.10.2006 unterrichtet wurde. Diese Unterrichtung möchten wir heute in öffentlicher Ausschusssitzung fortsetzen.

Die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses wissen, dass aus den vergangenen nicht öffentlichen Sitzungen einige Detailfragen offen geblieben sind, zu denen wir Klärung zugesagt haben. Wir haben diese Fragen inzwischen klären können. Um den Diskussionsfluss heute nicht mit diesen Detailfragen zu belasten, haben wir hierzu schriftliche Ausführungen vorbereitet, die den Mitgliedern des Ausschusses vorliegen. Für Rückfragen zu diesen Sachverhalten stehen ich und auch die anwesenden Sachverständigen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Abgesehen davon gibt es eine Reihe von übergeordneten Fragen, über die in der Öffentlichkeit nach wie vor diskutiert wird und die nicht für alle Beteiligten richtig nachvollziehbar sind. Zu diesen Punkten möchte ich im Folgenden im Zusammenhang vortragen.

II. Zur Verantwortung der Landesbehörde

Lassen Sie mich hierzu zunächst noch einmal auf die rechtlichen Grundlagen eingehen. Rechtsgrundlage für die Versuchsanlage und den Betrieb auf ihr ist das Versuchsanlagengesetz aus dem Jahr 1976. Danach darf ein Betrieb der Anlage nur dann erfolgen, wenn die Betriebsvorschriften von der zuständigen Behörde genehmigt wurden. Genehmigungsbehörde für die Versuchsanlage in Lathen ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Die Fachaufsicht über die Landesbehörde übt das MW aus. Eine Aufsicht über den Betrieb der Anlage ist vom Gesetz nicht vorgesehen. Dennoch hat die Landesbehörde den TÜV mit der Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften durch den Betreiber beauftragt. Der TÜV ist dieser Aufgabe nachweisbar nachgekommen

Ich kann heute feststellen, das es nach allen mir inzwischen vorliegenden Informationen die Wahrnehmung der Aufgaben als Genehmigungsbehörde durch die Landesbehörde nicht zu beanstanden ist.

Als Beleg möchte ich auf folgendes verweisen:

Die Landesbehörde stützt sich im Genehmigungsverfahren auf Sachverständige des TÜV Nord sowie des TÜV Rheinland. Die Experten des TÜV haben – zuletzt für die Genehmigung im März 2006 – die Sicherheit der Anlage attestiert. Diese Experten sind heute anwesend und werden aus ihrer Sicht Stellung nehmen.

Das Sicherheitskonzept ist über die Jahre laufend angepasst worden. So wurde die Betriebsvorschrift allein seit dem Jahr 2001 siebenmal verändert und angepasst, bevor die Genehmigung erfolgte.

Der TÜV überprüft die Einhaltung der Betriebsvorschriften regelmäßig, zuletzt am 19.7.2006 vor Ort. Darüber wird ein Bericht erstellt, der der Landesbehörde vorgelegt wird.

Drei bis viermal pro Jahr wurden Besprechungen durchgeführt unter Beteiligung der Landesbehörde, des Betreibers, der Gutachter sowie des Eisenbahnbundesamtes, bei denen die Betriebspraxis und deren Konsequenzen erörtert wurden. Darüber wurde Protokoll geführt. Die Protokolle liegen uns für den Zeitraum seit 1998 vor. Insgesamt sind sie Ausdruck einer regelmäßigen, kompetenten und äußerst gewissenhaften technischen Begleitung der TVE. Alle auftretenden und denkbaren Mängel kommen zur Sprache und entsprechende Lösungen werden erarbeitet. Kopien dieser Protokolle beginnend mit dem Jahr 2003 haben wir mitgebracht. Sie stehen (jeweils ein Satz je Fraktion) Ihnen zur Verfügung.

Darüber hinaus hatten sowohl die Gutachter des TÜV als auch das Eisenbahnbundesamt stets unmittelbaren Zugriff (online) auf die Störmeldedatei und das Transrapid-Instandhaltungs-Managementssystem (TIM).

Es hat allerdings auch Schwächen gegeben. Diese stehen – und das betone ich ausdrücklich - aber nicht ursächlich in Zusammenhang mit dem Unfall. Diese Schwäche ist aus meiner Sicht ein unzureichender Informationsfluss zwischen der Landesbehörde und dem Ministerium nach dem Unfall, der zur Folge hatte, dass mir nicht alle Informationen zeitnah und lückenlos zur Unterrichtung des Parlaments und der Öffentlichkeit vorlagen.

Lassen Sie mich zur Verdeutlichung die Vorgänge etwas ausführlicher schildern. In der Beantwortung der Dringlichen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/die Grünen im der Landtagssitzung am 11.10. habe ich die Frage des Herrn Abg. Will, ob mir aus der Vergangenheit etwas an besonderen Vorkommnissen, Beinaheunfällen oder besonderen Gefährdungssituationen bekannt sei, verneint. Ich habe diese Aussage zwei Tage später, am 13.10.2006 sowohl in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses als auch gegenüber der Presse/Öffentlichkeit dahingehend korrigiert,

dass sich meine Antwort „Nein“ auf besondere Vorkommnisse mit dem Transrapid bezog, dass es aber gleichwohl in den Jahren 2004 und 2005 auf der Strecke zwei Vorkommnisse gegeben habe, die mir in ihren Einzelheiten erst am 13.10.2006 bekannt wurden. Am selben Tage habe ich die Behörde angewiesen, die Genehmigung dahingehend zu ergänzen, dass der Betriebsleiter über meldepflichtige Vorfälle nicht nur – wie bislang vorgeschrieben - die NLStBV und die zuständigen Behörden, sondern auch das Ministerium direkt unverzüglich zu unterrichten hat. Ich habe darüber hinaus die Behörde anweisen lassen, nochmals alle Ereignisse, die sich vor dem Unglück auf der TVE zugetragen haben, zu prüfen und die entsprechenden Unterlagen dem Ministerium vorzulegen. Daraufhin berichtete die Behörde mit Schreiben vom 17.10. über weitere neun Ereignisse kleinerer Natur, die im MW nicht aktenkundig waren. Ich hätte erwartet, dass mir diese Vorfälle bereits unmittelbar nach dem Unglück mitgeteilt worden wären. Vor diesem Hintergrund habe ich mich dazu entschlossen, den Landesrechnungshof als unabhängige Institution um eine Prüfung der Organisationsabläufe zu bitten.

In der Sache lässt sich feststellen, dass alle nachträglich gemeldeten Vorkommnisse von eher untergeordneter Bedeutung waren und in keinem Zusammenhang mit dem Unglück am 22.9. stehen. Sämtliche Vorfälle sind jeweils aktuell der Landesbehörde gemäß den Betriebsvorschriften gemeldet worden und es wurden aus allen diesen Vorfällen Konsequenzen gezogen, indem Maßnahmen getroffen wurden oder Modifikationen an den technischen Einrichtungen vorgenommen wurden. Dies ist uns zwischenzeitlich von den zuständigen Sachverständigen des TÜV bestätigt worden, die ihrerseits bei allen sicherheitsrelevanten Ereignissen direkt per Fax oder Email vom Betreiber benachrichtigt worden sind.

Wir haben über die hier genannten 11 Vorfälle eine Übersicht erstellt, die wir Ihnen gerne aushändigen wollen, zu der ich aber auch mündlich vortragen kann, wenn dies gewünscht wird.

III. zu den Sicherheitsanforderungen in Lathen

In unseren bisherigen Diskussionen wurde wiederholt die Frage aufgeworfen, ob bei der TVE in Lathen wirklich ein höchstmöglicher Sicherheitsstandard zur Anwendung kommt, wie es die Betriebsvorschriften vorsehen. Ich bin darauf bereits bei der Beantwortung der Dringlichen Anfrage im Landtag ausführlich eingegangen, möchte das hier aber noch einmal wiederholen, weil dies ein ganz zentraler Punkt ist. Wenn es in der Betriebsvorschrift heißt, dass „Betriebsanlagen und Fahrzeuge mit höchstmöglichem Sicherheitsstandard in Betrieb gesetzt und betrieben werden sollen“, dann bezieht sich diese Aussage nicht auf das, was sich ein technischer oder juristischer Laie darunter möglicherweise vorstellt. Sie bezieht sich vielmehr auf die so genannten „anerkannten Regeln der Technik“ und damit auf Systeme, die nicht nur in der Wissenschaft als richtig erkannt sind, sondern sich auch in der praktischen Anwendung bewährt haben.

Wenn der Betreiber der Verwaltungsbehörde ein Sicherheitssystem in der Betriebsvorschrift zur Genehmigung vorlegt, das den anerkannten Regeln der Technik entspricht, dann hat er einen Rechtsanspruch darauf, dass die Genehmigung erteilt wird. Die Verwaltungsbehörde hat nicht die Möglichkeit, einen höheren Sicherheitsstandard zu verlangen, wenn der Betreiber dies nicht beantragt und sie kann keine Maßnahmen auferlegen, die noch nicht erprobt sind oder erst entwickelt werden müssen, solange Maßnahmen entsprechend dem gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsstandard existieren.

Im vorliegenden Fall hat der Betreiber der TVE ein von allen damit befassten Experten und dem TÜV als sicher eingestuftes Sicherheitssystem vorgelegt, das den Regeln der Technik entsprach. Die Genehmigungsbehörde hat dementsprechend die Betriebsvorschriften genehmigt.

Ich kann an dieser Stelle nur immer wiederholen: Die Landesregierung und die Landesverwaltung müssen sich an Recht und Gesetz halten.

Ein weiterer Punkt:

Es ist in den letzten Tagen in der Presse berichtet worden, der Fahrbetrieb habe gem. Betriebsvorschriften „primär unter technischer Sicherung“ erfolgen müssen, dies sei nicht geschehen und somit sei gegen die Genehmigung bzw. gegen die Betriebsvorschriften verstoßen worden. Dies ist eine verkürzte und aus dem Zusammenhang gerissene Darstellung. Richtig ist vielmehr, dass in den Betriebsvorschriften sehr genau definiert ist, was konkret unter „technischer Sicherung“ zu verstehen ist. Mit technischer Sicherung ist hier nichts anderes gemeint, als die Betriebsleittechnik, die auf der Anlage in Lathen installiert ist. Diese gilt für das Magnetschwebefahrzeug. Für die Sonderfahrzeuge gibt es in der Betriebsvorschrift eigenständige Regeln.

Diskutiert worden ist in diesem Zusammenhang auch immer wieder die Frage, warum es keine Einbindung der GPS-Signale in die Betriebsleittechnik der TVE gegeben habe.

Aus Sicht der Landesregierung kann ich auch hierzu wieder feststellen, dass uns die in das Genehmigungsverfahren eingebundenen Sachverständigen gutachterlich bestätigt haben, dass das Sicherheitssystem in Lathen angemessen und sicher ist. Zu den technischen Fragen im Zusammenhang mit dem GPS verweise ich auf die Vertreter des TÜV.

Zum Thema Besucherverkehr auf der TVE:

Auch darüber haben wir wiederholt gesprochen. Wie Sie wissen, regelt die Betriebsvorschrift hierzu, dass über die Mitfahrt von Besuchern der Betriebsleiter entscheidet. Das Sicherheitssystem wurde von den Experten in Kenntnis der Mitnahme von Besuchern als sicher eingestuft. Dabei wurde die Zahl der Besucher pro Fahrt auf maximal 192 festgelegt. Darauf waren die im Transrapid vorzuhaltenden Rettungseinrichtungen ausgerichtet.

Ich möchte in diesem Zusammenhang aber noch auf etwas anderes hinweisen. Die Aussage, die Besucherfahrten auf dem Transrapid wären ständig angewachsen, ist so nicht richtig. Nach den uns vorliegenden Zahlen gab es einen besonders hohen Anteil der Besucherfahrten an den Gesamtfahrten in der zweiten Hälfte der 90er Jahre (zwischen 38 und 57 %), mit einem Spitzenwert im EXPO-Jahr 2000 (84%). In den folgenden Jahren pendelte sich der o. g. Anteil zunächst bei unter 10 % ein, wobei im Jahr 2006 allerdings wieder ein Wert von 35 % erreicht wurde.

Zum Thema Verbesserungsvorschläge:

Wie mir mitgeteilt wurde, sind weder gegenüber dem Ministerium, der Landesbehörde noch gegenüber den Gutachern des TÜV Verbesserungsvorschläge von Mitarbeitern der Betreiber oder Dritten gemacht worden.

Die IABG hat uns inzwischen dazu mitgeteilt, dass sie intern einen ständigen Dialog mit den Mitarbeitern installiert habe. Alle Vorschläge werden sofort fachlich geprüft und bewertet. So wurde nach dem Ereignis am 10.12.2004 (Glatteisunfall Radfahrzeuge) als Ergebnis dieses Dialogs das GPS-System für die Radfahrzeuge eingeführt. Hierauf wird der Vertreter der IABG sicher in seiner Stellungnahme eingehen.

IV: Vergleich Transrapid / Eisenbahn

Immer wieder wird behauptet, es sei versäumt worden, lange bewährte Zugsicherungssysteme der Eisenbahn auf den Transrapid zu übertragen.

Hierzu haben uns die technischen Sachverständigen dargelegt, dass der Einsatz einer Linienzugbeeinflussung, wie sie bei der Bahn angewandt wird, beim Transrapid nicht praktikabel ist. Charakteristisch für die LZB bei der Bahn oder bei U-Bahnen ist ein spezielles Linienleiterkabel zwischen den Schienen, das als Sende- und Empfangsantenne für die Datenübertragung dient. Da die Befestigungsmöglichkeiten von Linienleiterkabeln am Transrapid-Fahrweg nur eingeschränkt möglich sind und die Systemgeschwindigkeit des Transrapid mit bis zu 500 km/h über der spezifizierten maximalen Geschwindigkeit der Linienzugbeeinflussung liegt, ist dieses System nicht auf den Transrapid übertragen worden. Beim Transrapid wird stattdessen eine besondere Art der Linienzugbeeinflussung verwendet, die auf Funkübertragung basiert und die auch Bestandteil der Betriebsleittechnik in Lathen ist. Für Detailfragen stehen Ihnen hier die Vertreter der Eisenbahnaufsicht und des TÜV zur Verfügung

Viel entscheidender ist für mich dabei aber die Frage der Einbindung der sog. Nebenfahrzeuge in das jeweilige Sicherungssystem. Und hier ist festzustellen, dass gerade die Nebenfahrzeuge, zum Beispiel Baufahrzeuge auch bei der Bahn nicht in die Linienzugbeeinflussung eingebunden sind. Von daher ist auch die Behauptung falsch, dass ein Unfall wie in Lathen durch die Linienzugbeeinflussung der Bahn sicher hätte verhindert werden können.

Ich will in diesem Zusammenhang auf ein Zugunglück hinweisen, dass sich vor zwei Tagen, am 1.11. in Nordhessen ereignete. Dort sind am frühen Mittwochmorgen in Obervellmar ein Güterwagen und ein Werkstattwagen zusammengeprallt. Die Lokomotiven entgleisten, drei Menschen wurden verletzt, der Schaden geht in die Millionen. Hier ist also genau das passiert, was nach Aussage der Grünen angeblich im Eisenbahnverkehr nicht passieren kann.

V: Vergleich Lathen / München

Irritationen hat es insbesondere in der vergangen Woche noch einmal zu der Frage gegeben, ob für die TVE in Lathen tatsächlich die gleichen Sicherheitsanforderungen gelten wie für die geplante Transrapidstrecke in München.

Hierzu möchte ich wie folgt antworten:

Wie vorhin dargestellt gilt für die TVE im Emsland das Versuchsanlagengesetz. Für kommerzielle Anwendungstrecken hat der Bund das Gesetz zur Regelung des Planungsverfahrens für Magnetschwebbahnen, das Allgemeine Magnetschwebbahngesetz und die Verordnung über den Bau und Betrieb der Magnetschwebbahnen erlassen. Nach diesen Vorschriften ist bisher noch keine Strecke errichtet und betrieben worden. Jedoch stellen beide Gesetze in gleicher Weise hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen auf die Regeln der Technik ab.

Die Anforderungen an die Sicherheit sind zuletzt am 6. April 2006 von 50 Magnetschwebbahnexperten unter Federführung des Eisenbahn-Bundesamtes konkretisiert worden. Der Sicherheitsstandard auf der TVE entsprach dem sicherheitstechnischen Regelwerk für eine MSB-Anwendungstrecke. Der TÜV als Gutachter der TVE hat einen

sicheren Betrieb der Versuchsanlage bei Beachtung der Betriebsvorschriften bestätigt.

Das Eisenbahnbundesamt hat uns bestätigt, dass die Betreibergesellschaft für München, die DB Magnetbahn GmbH – übrigens Eigentümerin der TVE bis zum 30.6.2006 - ein Sicherheitskonzept für die Transrapid-Verbindungsstrecke von München zum Flughafen zur Genehmigung vorgelegt hat. Das Sicherheitskonzept werde derzeit noch geprüft und sei noch nicht genehmigt. Da mir und der Landesbehörde der Inhalt auch auf Anfrage nicht bekannt ist, kann ich auf Einzelheiten nicht eingehen. Schlagwortartig wurden Inhalte des Konzepts kürzlich auf einem parlamentarischen Abend in Berlin vorgestellt. Inwieweit sich die Vorstellungen des Betreibers tatsächlich realisieren lassen, müssen die technischen Experten beurteilen.

VII: Zusammenfassende Stellungnahme zu den Punkten aus dem Antrag der Grünen zur Einsetzung eines Untersuchungsausschusses

Die Fraktion Bündnis 90/die Grünen hat für die Plenarsitzung in der nächsten Woche den Antrag auf Einsetzung eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses gestellt. Sie möchte den Untersuchungsausschuss dabei mit der Klärung von 10 Fragekomplexen beauftragen. Zu diesen Fragen möchte ich jetzt zum Abschluss meiner Ausführungen wie folgt Stellung nehmen:

I. Der Untersuchungsausschuss hat die Aufgabe aufzuklären,

1. *inwieweit es Fehlverhalten und/oder strukturelle Informationslücken im niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) bzw. seiner untergeordneten Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowie der von der Landesbehörde beauftragten Kontroll- und Überwachungsinstanz TÜV Arbeitsgemeinschaft Versuchsanlage Emsland (TÜV Arge) gegenüber dem Betreiber der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE), der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) vor und nach dem schweren Unfall mit 23 Toten am 22. September 2006 gegeben hat und wie sich dies ggf. auf die Betriebsgenehmigungen und die*

Betriebspraxis der TVE insbesondere in Bezug auf die Sicherheitsauflagen, die Betriebsüberwachung und den faktischen Betrieb der Versuchsanlage mit erheblichem Publikumsverkehr seit 2003 ausgewirkt hat,

Ich wiederhole: Von Fehlverhalten kann keine Rede sein. Die 11 Ereignisse vor dem Unfall am 22.09.06 wurden auf ihre Relevanz für einen sicheren Betrieb untersucht und die erforderlichen Konsequenzen wurden gezogen. Zu den Einzelheiten verweise ich auf die Ihnen vorliegende Übersicht.

Über anlassbezogene Besprechungen hinaus hat es regelmäßige Arbeitsgespräche zwischen der Landesbehörde, dem Betreibern den Gutachtern und dem Eisenbahnbundesamt gegeben, bei denen die Betriebspraxis analysiert und die daraus zu ziehenden Konsequenzen erörtert wurden. Der TÜV wurde seit Sommer 1979 und insbesondere seit Aufnahme der ersten Fahrten im Jahre 1983 als Überwachungsinstanz eingesetzt und hat diese Funktion durch regelmäßige Überprüfungen wahrgenommen.

Nach dem Unfall musste die Genehmigung für den TR08 nicht widerrufen werden. Der TR08 ist zerstört. Die Genehmigung wird immer für das jeweilige Transrapidfahrzeug und die Sonderfahrzeuge erteilt. Die IABG wurde von mir aufgefordert, darzustellen, wie in Kenntnis des Unglücks künftig ein sicherer Betrieb gewährleistet werden kann. Sobald Vorschläge vorliegen, wird die Landesbehörde zu einer Sicherheitskonferenz einladen. Die Erteilung einer neuen Genehmigung erfolgt nur, wenn ein überzeugendes technisch realisierbares Sicherheitskonzept vorgelegt wird.

2. *ob der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Walter Hirche, im Zusammenhang mit dem Transrapidbetrieb auf der TVE seiner Verantwortung gegenüber der Aufsichtsbehörde entsprochen hat,*

Auch hierzu möchte ich wiederholen: Eine Aufsichtsbehörde für die TVE im Sinne einer Betriebsaufsicht ist nach den gesetzlichen Vorgaben (Versuchsanlagengesetz) nicht vorgesehen, sodass sich die Frage einer Verantwortung gegenüber der Aufsichtsbehörde

überhaupt nicht stellt. Eine Aufsichtsbehörde im Sinne dieser Fragestellung gibt es nicht. Mein Haus nimmt die Fachaufsicht über die Landesbehörde wahr. Die Landesbehörde ihrerseits erteilt auf der Grundlage der vorgelegten Betriebsvorschrift die Genehmigung für den Betrieb der Versuchsanlagen. Dennoch wurde der TÜV mit der Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschrift betraut. Im Rahmen der Fachaufsicht bestand zu keinem Zeitpunkt eine Veranlassung zum Einschreiten bzw. zur Veränderung der bereits von den Vorgängerregierungen geübten Genehmigungs- und Aufsichtspraxis.

3. *ob der Minister nach dem Unglück vom 22.09.2006 zu jeder Zeit die Öffentlichkeit und das Parlament seiner Pflicht entsprechend über alle Vorkommnisse und Zusammenhänge von Genehmigung, Betrieb und Aufsicht der TVE informiert hat.*

Das Parlament wurde über die mir bekannten Vorkommnisse umfassend und zeitnah informiert. Die Unterrichtung erfolgte in der Ausschusssitzung am 29.9. durch Herrn Staatssekretär Werren, und in der Landtagsdebatte am 10.11. sowie in der Ausschusssitzung am 13.10. durch mich. Ich verweise auf meine Ausführungen zu Beginn meines Vortrags.

Die Öffentlichkeit wurde ebenfalls informiert, sobald mir etwaige Ereignisse bekannt waren.

II. Unter der in Abschnitt I genannten Fragestellung ist insbesondere aufzuklären,

1. *in welchen Verantwortlichkeitsbereichen einschließlich der politischen Führung ggf. Organisationsverschulden für Mängel in den zum Unfallzeitpunkt bei der TVE geltenden Rahmensetzungen für Sicherheit, Betriebsüberwachung und Betriebspraxis vorliegt,*

Da - wie bereits ausgeführt - die Betriebssicherheit unter Beachtung der Auflagen und Hinweise nach Beurteilung des TÜV und entsprechend den unter Federführung des EBA erarbeiteten Sicherheitsanforderungen für Anwendungsstrecken gewährleistet war, lag kein Mangel im Sicherheitssystem und folglich auch kein Organisationsverschulden für derartige Mängel vor.

2. *warum das seit 2003 von der DB AG gegenüber der Industrie geforderte integrierte technische Sicherungssystem für alle Magnetzüge und Wartungsfahrzeuge auf einer Strecke, das dann am 23.06.2005 von der DB Magnetbahn als Sicherheitskonzept (SiKo) dem Eisenbahnbundesamt (EBA) für die geplante Strecke in München zur Genehmigung vorgelegt wurde, nicht ebenfalls Grundlage für die in Niedersachsen neu erteilte Betriebsgenehmigung der TVE zum 01.04.2006 geworden ist und/oder zumindest umgehend mit den verschiedenen möglichen Ausführungstechniken in die Erprobung auf der TVE einbezogen worden ist,*

Das Sicherheitskonzept für München ist mir in seinen Einzelheiten nicht bekannt und wurde der Landesbehörde auch auf Anforderung bisher nicht zur Verfügung gestellt. Wie bereits dargelegt, besteht ein Rechtsanspruch auf Genehmigung, wenn das Sicherheitskonzept den Regeln der Technik entspricht. Die Genehmigungsbehörde kann nicht mehr fordern, der Betreiber aber von sich aus mehr anbieten. Inwieweit es sich bei dem Sicherheitskonzept für München um Idealvorstellungen oder tatsächlich realisierbare Vorschläge handelt, müssen die Experten beurteilen.

3. *welche anderen Hinweise durch Betriebspersonal, Mitarbeiter des TÜV oder aus der wissenschaftlichen Diskussion es zu möglichen Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb von Magnetfahrzeugen und nicht magnetbetriebenen Fahrzeugen sowie durch das Fehlen einzelner Sicherheitsbetrachtungen bei der TVE gegenüber Betreiber, TÜV ARGE und/oder der Genehmigungsbehörde vor der Betriebsgenehmigung vom 01.04.2006 für die TVE gegeben hat und warum die Hinweise ggf. nicht berücksichtigt worden sind,*

Die Landesbehörde hat mir mitgeteilt, dass sie keine Hinweise erhalten hat. Der TÜV hat mir auf schriftliche Anfrage mitgeteilt, dass auch hier keine Verbesserungsvorschläge bekannt seien. Die IABG hat auf schriftliche Anfrage mitgeteilt, dass sie durch die Einrichtung eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses im ständigen Dialog mit den Mitarbeitern stehe.

4. *ob angesichts der tatsächlichen Nutzung der TVE, bei der z. B. im Jahr 2006 mehr als ein Drittel der Fahrten auf der TVE regulärem Personenverkehr entsprach, mit festem Fahrplan, Preisstaffel für die Fahrscheine und überregionaler Bewerbung im Internet, der allein aus dem Versuchsanlagengesetz abgeleitete Sicherheitsrahmen der aktuellen Betriebsgenehmigung der TVE ausdrücklich ohne Einbeziehung der Radfahrzeuge in die technische Sicherung angemessen war,*

Das Sicherheitssystem wurde vom TÜV in Kenntnis der Mitfahrt von Besuchern als sicher eingeschätzt. Auch andere Gesetze, die hier aber - wie ich in Beantwortung der Dinglichen Anfrage der Grünen ausführlich dargelegt habe - nicht einschlägig sind, verweisen auf die Regeln der Technik und sehen somit keinen über das Versuchsanlagengesetz hinausgehenden Sicherheitsstandard vor.

5. *warum sich bei der TVE die Genehmigungsbehörde, die TÜV ARGE und die Betreiber beim Parallelbetrieb von Magnetzug und Werkstattwagen allein auf den Risikofaktor Mensch verlassen haben, anstatt zusätzlich auf leicht installierbare technische Sicherheitsmechanismen, obwohl im deutschen Rechtsverständnis Verkehrssicherungspflicht, laut Entscheidung des Bundesgerichtshofes, im Zweifelsfall das ist, was ein vernünftig denkender Mensch tut,*

Das Sicherheitssystem für die TVE stellt nicht „allein auf den Risikofaktor Mensch“ ab. Es enthält darüber hinaus technische bzw. verfahrenstechnische Sicherungen. „Leicht installierbare technische Sicherheitsmechanismen“, die den „Risikofaktor Mensch“ tatsächlich ausschließen, sind nach den mir vorliegenden Informationen bislang nicht erhältlich und nicht erprobt. Ich kann nur nochmals wiederholen: Nach Einschätzung der Experten gewährleistete das Sicherheitssystem unter Beachtung der Auflagen und Hinweise einen sicheren Betrieb.

6. *ob es sich bei der zögerlichen Offenlegung von betrieblichen Vorfällen auf der TVE sowie von Hinweisen auf mögliche Gefährdungen im Vorfeld des tragischen Unfalles und den widersprüchlichen Aussagen zu den Sicherheitsstandards der TVE im Vergleich zum Bahnverkehr ab Tempo 120 Km/h in Deutschland sowie zu dem eingereichten SiKo für die Transrapidstrecke München um vorsätzliche oder zumindest fahrlässige Täuschung von Öffentlichkeit und Landtag handelt,*

Zur Frage der Offenlegung von betrieblichen Vorfällen auf der TVE habe ich ausführlich Stellung genommen. Über die Vorfälle habe ich informiert, nachdem sie mir bekannt geworden sind. Alle nachträglich gemeldeten Vorkommnisse sind von eher untergeordneter Bedeutung und stehen in keinem Zusammenhang mit dem Unglück am 22.9.

Auch zu den Sicherheitsstandards der TVE im Vergleich zum Bahnverkehr und dem zur Genehmigung eingereichten Sicherheitskonzept für München habe ich Stellung genommen. Die heute geladenen Sachverständigen werden dies ebenfalls tun. Von einer Täuschung von Öffentlichkeit und Landtag kann daher überhaupt keine Rede sein.

7. *ob sich aus der ggf. zu langfristigen Beschäftigung und/oder zu einseitigen Ausrichtung der Arbeit auf die Transrapidtechnik bei den beteiligten Personen aus Wissenschaft, Betrieb, TÜV, Genehmigungsbehörde und Politik ein zu eingeschränktes Problembewusstsein für Betrieb und Betriebssicherheit auf der TVE entwickeln konnte, sodass im Gegensatz zum schnellen Bahnbetrieb in Deutschland hier bisher nicht alle Fahrzeuge in eine technische Sicherung integriert wurden.*

Die Frage, ob es in Expertenkreisen möglicherweise eine sehr starke Konzentration auf die Magnetschwebbahntechnik als solche gegeben haben könnte, habe ich selbst in der Ausschusssitzung 13.10. gestellt. Daraus ein eingeschränktes Problembewusstsein für Betrieb und Betriebssicherheit auf der TVE ableiten zu wollen, geht aber angesichts der von mir zu Beginn geschilderten ausgefeilten Genehmigungs- und Kontrollpraxis, die immer auch die Sonderfahrzeuge mit einbezogen hat, eindeutig zu weit. Bei der Anwendung der komplexen Transrapidtechnologie sind wir auf fachlich ausgewiesene Experten angewiesen. Nicht umsonst greift die Landesbehörde bei der Begutachtung im Genehmigungsverfahren nur auf Sachverständige zurück, die vom Eisenbahnbundesamt ausdrücklich für ihr Fachgebiet anerkannt sind. Aus diesem Grund haben sowohl die Genehmigungsbehörde als auch der Betreiber der TVE auch großen Wert darauf gelegt, für den Betrieb auf der TVE ausschließlich erfahrenes Personal einzusetzen. Wie bereits dargelegt, sind auch beim Bahnbetrieb nicht alle Fahrzeuge in eine technische Sicherung integriert.