

Berichte

19. Parlamentarischer
Untersuchungsausschuss

Hannover, den 04.09.2007

Einsetzung eines 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 15/3277 - mit Ergänzung in der Drs. 15/3408

Beschlussempfehlung des Ältestenrats - Drs. 15/3383

Unterrichtung - Drs. 15/3420

Berichterstatter: Abg. Dr. Harald Noack (CDU)

Zu der ihm durch Beschluss des Landtages in der 108. Sitzung am 08.12.2006 gestellten Aufgabe legt der 19. Parlamentarische Untersuchungsausschuss den nachfolgenden Bericht vor.

Beigefügt ist der Minderheitsbericht der Ausschussmitglieder der Fraktion der SPD und des Ausschussmitgliedes der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Dr. Harald Noack

Vorsitzender

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|-------|
| I. Einsetzung, Auftrag und Verfahren des 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses | |
| 1. Vorgeschichte und Anlass der Untersuchung | 6 |
| 2. Untersuchungsauftrag | 7 |
| 3. Geschäftsstelle | 9 |
| 4. Geschäftsordnung | 9 |
| 5. Ersuchen an die Landesregierung | 9 |
| 6. Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses | 9 |
| 7. Konstituierung | 10 |
| 8. Sitzungen | 10 |
| 9. Beweiserhebung | 10 |
| 9.1. Zeugenvernehmungen | 11 |
| 9.2. Sachverständigenvernehmungen | 13 |
| 9.3. Beiziehungen von Unterlagen | 14 |
| 9.4. Augenscheinseinnahme | 17 |
| 10. Sonstige Arbeitsgrundlagen | 17 |
| 11. Bericht der Niedersächsischen Landesregierung | 18 |
| | |
| II. Wesentliches Untersuchungsergebnis | |
| 1. Allgemeine Erkenntnisse zu den tatsächlichen Gegebenheiten und dem Betrieb auf der TVE | 24 |
| 1.1. Tatsächliche Feststellungen vor Ort | 24 |
| 1.2. Erkenntnisse über Betriebsvorgänge | 26 |
| 1.2.1. Betriebliches Regelwerk | 26 |
| 1.2.2. Inspektionsfahrt und Rangiermanöver zum Beginn eines Betriebstages | 26 |
| 1.2.3. Sogenannter „Glatteisunfall“ im Jahr 2004 | 27 |
| 2. Rechtliche Grundlagen des Betriebs auf der TVE | 27 |
| 2.1. Einschlägige Rechtsvorschriften für den Betrieb auf der TVE | 27 |
| 2.2. Zuständigkeit und Prüfungsaufgaben niedersächsischer Behörden | 30 |
| 2.3. Bestehende Vertragsverhältnisse und Weisungsrechte | 30 |
| 3. Unfallhergang gemäß Untersuchungsbericht des EBA vom 19.04.2007 | 31 |

| | Seite |
|--|-------|
| 4. Ergebnisse der Zeugenvernehmungen und Sachverständigenanhörungen zu den einzelnen Fragekomplexen des Untersuchungsauftrages | 32 |
| 4.1. Zum Fragekomplex Nr. 1 | 32 |
| 4.1.1. Grundstrukturen bei den beteiligten Behörden und der TÜV-Arge | 32 |
| 4.1.1.1. Organisationsaufbau und Informationswege | 32 |
| 4.1.1.2. Personelle Ausstattung | 36 |
| 4.1.1.3. Stellung und Tätigkeiten der TÜV-Arge | 37 |
| 4.1.2. Eventuelle Anhaltspunkte für Sicherheitsmängel auf der TVE | 40 |
| 4.1.2.1. Allgemeines | 40 |
| 4.1.2.2. Durch DB und EBA beabsichtigte Strukturänderungen | 44 |
| 4.1.2.3. Prüfung durch die DB-Konzernrevision | 50 |
| 4.2. Zum Fragekomplex Nr. 2 | 51 |
| 4.2.1. Begriff des Sicherheitskonzepts | 51 |
| 4.2.2. Inhalt des Sicherheitskonzepts für die Münchner Anwendungsstrecke | 51 |
| 4.2.3. Anwendbarkeit des Münchner Sicherheitskonzepts oder einzelner Ausführungstechniken hieraus auf die TVE | 52 |
| 4.3. Zum Fragekomplex Nr. 3 | 53 |
| 4.3.1. Verfügbarkeit eines integrierten Sicherheitssystems | 53 |
| 4.3.2. Zeitlicher und finanzieller Aufwand für die Entwicklung eines integrierten Sicherheitskonzepts | 54 |
| 4.4. Zum Fragekomplex Nr. 4 | 55 |
| 4.5. Zum Fragekomplex Nr. 5 | 57 |
| 4.6. Zum Fragekomplex Nr. 6 | 58 |
| 4.7. Zum Fragekomplex Nr. 7 | 60 |
| 4.7.1. Vorhandene Sicherungsmaßnahmen und deren praktische Nutzung | 60 |
| 4.7.2. Sonstige technische Sicherungsmittel | 64 |
| 4.8. Zum Fragekomplex Nr. 8 | 65 |
| 4.9. Zum Fragekomplex Nr. 9 | 66 |
| 4.9.1. Verantwortungsbereich des Betreibers | 66 |
| 4.9.2. Verantwortungsbereich der TÜV-Arge | 67 |
| 4.9.3. Verantwortungsbereich des NLStB bzw. der NLStBV und des MW | 68 |
| 4.10. Zum Fragekomplex Nr. 10 | 69 |
| 4.11. Zum Fragekomplex Nr. 11 | 70 |
| 4.12. Zum Fragekomplex Nr. 12 | 71 |
| 5. Unfallursachen gemäß Untersuchungsbericht des EBA v. 19.04.2007 | 72 |
| 6. Unfallursachen gemäß Gutachten der ipw Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG vom 05.07.2007 | 74 |

| | Seite |
|---|-------|
| 7. Ergebnisse des staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahrens | 77 |
| 8. Weitere Würdigung des Untersuchungsergebnisses durch den Ausschuss | 78 |

I.

Einsetzung, Auftrag und Verfahren

des 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses

1. Vorgeschichte und Anlass der Untersuchung

Ab 1980 wurde bei Lathen im Emsland unter Förderung durch den Bund die Transrapid-Versuchsanlage Emsland (im Folgenden: TVE) errichtet und für die Erprobung und die Weiterentwicklung der Magnetschwebebahn-technik genutzt.

Eigentümerin und Betreiberin der TVE war zunächst die 1981 gegründete Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme (im Folgenden: MVP), an der als Gesellschafter die Deutsche Bahn und die Lufthansa beteiligt waren. Nachdem die Deutsche Bahn AG (im Folgenden: DB) die Anteile der Lufthansa an der MVP übernommen hatte, wurde die DB Magnetbahn GmbH Rechtsnachfolgerin der MVP. Durchgeführt wurde der Versuchsbetrieb auf der TVE seit 1985 durchgehend von der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (im Folgenden: IABG) im Auftrag der MVP bzw. der DB Magnetbahn GmbH. Am 01.07.2006 wurde die IABG Eigentümerin und Betreiberin der Anlage. Das Verkehrssystem des Transrapid wird gebaut und vermarktet durch die Transrapid International GmbH & Co. KG (im Folgenden: TRI), ein Gemeinschaftsunternehmen der Siemens AG und der ThyssenKrupp AG.

Für den Betrieb auf der Anlage stellte der jeweilige Betreiber Regeln - sog. Betriebsvorschriften - auf und beantragte deren Genehmigung bei dem Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau (im Folgenden: NLStB) bzw. später bei dessen Rechtsnachfolgerin, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (im Folgenden: NLStBV). Die Behörde erteilte daraufhin befristete Genehmigungen, die teilweise bestimmte „Voraussetzungen“, „Auflagen“ und „Bedingungen“ enthielten. In den Genehmigungen wurde als Rechtsgrundlage jeweils Bezug genommen auf § 12 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr vom 29.01.1976¹ (im Folgenden: VersuchsanlagenG).²

Die bislang letzte Genehmigung der NLStBV datiert vom 28.03.2006 und ist befristet bis zum 31.12.2008. Sie enthält - ähnlich wie vorhergehende Genehmigungen - unter „Auflagen“ u. a. die Regelung: „Die TÜV-Arge VME hat die Einhaltung der Betriebsvorschriften zu überwachen.“ TÜV-Arge VME steht dabei für die TÜV-Arbeitsgemeinschaft Versuchsanlage Magnetbahn Emsland (im Folgenden: TÜV-Arge), zu der sich TÜV Nord und TÜV Rheinland verbunden hatten. Die jeweiligen Betreiber schlossen mit der TÜV-Arge verschiedene Verträge, und die TÜV-Arge nahm auf der TVE unterschiedliche Prüfungen vor.

¹ BGBl. I 1976, S. 241 ff.

² § 12 VersuchsanlagenG lautet (Auszug):

„(1) Die §§ 2, 3, 5 bis 9 gelten sinngemäß auch in den Fällen, in denen Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr von anderen Stellen im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben werden sollen. (...)“

(4) Wer eine nach den Vorschriften des Absatzes 1 errichtete Versuchsanlage betreiben will, hat vor der Inbetriebnahme Betriebsvorschriften aufzustellen und der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Genehmigung vorzulegen. Die Betriebsvorschriften müssen die Anforderungen enthalten, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung einschließlich des Immissions-schutzes an die Betriebsweise der Versuchsanlage zu stellen sind; sie sollen ferner die notwendigen Vorschriften zum Schutz der Anlage und ihres Betriebs gegen Störungen und Schäden enthalten. Die Versuchsanlage darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle die Betriebsvorschriften genehmigt hat.“

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft Arbeit und Verkehr (im Folgenden: MW) bestimmte in einem Erlass vom 10.10.1986 (Erlass d. MW. v. 10.10.1986 - 11.1-3.5.6/12, Nds. MBl. Nr. 39/1986, S. 1014):

„Für andere Versuchsanlagen i. S. von § 12 Abs. 1 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr vom 29.1.1976 (BGBl. I S. 241) wird das Nieders. Landesamt für den Straßenbau als zuständige Genehmigungsbehörde nach § 12 Abs. 4 dieses Gesetzes mit Wirkung vom 1.11.1986 bestimmt.“

Auf der TVE wurden mit Magnetschwebefahrzeugen - zuletzt mit einem Fahrzeug mit der Bezeichnung TR 08 - Versuchsfahrten durchgeführt. In unterschiedlichem Umfang fanden auch sog. „Besucherfahrten“ statt, bei denen Besucher der TVE in dem Magnetschwebefahrzeug (gegen Bezahlung) mitfahren konnten. Bis 1990 nahmen rund 21.000 Personen an Besucherfahrten teil, von 1991 bis 1999 rund 258.000 und von 1999 bis zum 22.09.2006 rund 293.000, davon im Jahr 2000 rund 79.000 Personen, im Jahr 2004 rund 61.000 und im Jahr 2006 rund 67.000. Neben dem Magnetschwebefahrzeug waren auf der TVE noch mehrere sog. Instandhaltungsfahrzeuge - auch nicht magnetgetriebene Fahrzeuge, Werkstattwagen, Sonderfahrzeuge oder Radfahrzeuge genannt - im Einsatz. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die nicht mit Magnetschwebetechnik sondern mit Dieselmotor und konventionellem Radantrieb fahren und die für unterschiedliche Aufgaben, insbesondere für Inspektionen, Instandhaltungsarbeiten und Reparaturen am Fahrweg, genutzt werden.

Am 22.09.2006 gegen 09.54 Uhr fuhr das mit 26 Besuchern und 5 Betriebsmitarbeitern besetzte Magnetschwebefahrzeug TR 08 auf ein auf dem Fahrweg stehendes Radfahrzeug auf. Bei dem Unfall wurden 23 Personen getötet und zehn verletzt. Die Staatsanwaltschaft Osnabrück nahm Ermittlungen wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung in 23 Fällen auf.

Der Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr ließ sich in seiner 64. Sitzung am 29.09.2006 und 65. Sitzung am 13.10.2006 durch die Landesregierung über den Stand der Untersuchung der Ursachen des Unfalls unterrichten und die Konsequenzen darstellen, die von der Landesregierung daraus abgeleitet würden. Bei den Anhörungen im Ausschuss am 03.11.2006 und am 24.11.2006 gaben beteiligte Institutionen erbetene Auskünfte nur teilweise oder folgten den Einladungen des Ausschusses zu den Anhörungen gar nicht.

2. Untersuchungsauftrag

Mit Antrag vom 01.11.2006 (Drs. 15/3277) beantragte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Einsetzung eines 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses. Diesem Antrag traten mit Schreiben vom 27.11.2006 insgesamt 60 Mitglieder der Fraktion der SPD bei (Drs. 15/3408).

In seiner 43. Sitzung am 29.11.2006 beriet der Ältestenrat über den Antrag und empfahl, diesen in einer modifizierten und ergänzten Fassung anzunehmen (Drs. 15/3383). Zu dieser Fassung lagen mit Schreiben vom 28.11.2006 die Unterstützungsunterschriften aller 14 Abgeordneten der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor.

In der 108. Plenarsitzung am 08.12.2006 stimmte der Landtag der Beschlussempfehlung des Ältestenrats zu und setzte damit den 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss ein. Der Landtagsbeschluss wurde als Unterrichtung (Drs. 15/3420) verteilt. Danach hat der Untersuchungsausschuss folgenden Auftrag:

Der Untersuchungsausschuss hat wegen des Transrapidunfalls am 22.09.2006 mit 23 Toten die Aufgabe aufzuklären,

1. ob und inwieweit es Fehlverhalten oder Organisationsdefizite oder konkrete Informationsdefizite, die strukturelle Ursachen haben, im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) bzw. in seiner untergeordneten Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowie in der von der Landesbehörde beauftragten Kontroll- und Überwachungsinstanz TÜV Arbeitsgemeinschaft Versuchsanlage Emsland (TÜV-ARGE) im Zusammenhang mit der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) seit Januar 1998 bis einschließlich 24.11.2006 gegeben hat; dabei ist auch zu klären, ob und wenn ja, wie sich dies ggf. auf die Betriebsgenehmigungen und die Betriebspraxis der TVE durch die Betreiber der TVE, der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (I-ABG) und DB-Magnetbahn-AG, insbesondere in Bezug auf die Sicherheitsauflagen, die Betriebsüberwachung und den faktischen Betrieb der Versuchsanlage seit 1998 ausgewirkt hat,
2. warum das 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,

3. ob bereits ein auf der TVE einsetzbares integriertes Sicherheitssystem verfügbar gewesen wäre und wenn nein, wie lange eine Entwicklung eines solchen Sicherheitssystems gedauert hätte,
4. ob und wenn ja, welche Hinweise der Betreiber, die TÜV-ARGE und/oder die Genehmigungsbehörde vor der Betriebsgenehmigung für die TVE vom 01.04.2006 vom Betriebspersonal, von Mitarbeitern des TÜV oder von Wissenschaftlern und Transrapidfachleuten zu möglichen Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb von Magnetfahrzeugen und nicht magnetbetriebenen Fahrzeugen bei der TVE erhalten haben und wenn ja, warum die Hinweise ggf. nicht berücksichtigt worden sind; ob sich aus der wissenschaftlichen Diskussion einschlägige Hinweise ergeben haben, die der sorgfältige Betrachter hätte wahrnehmen können und die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen,
5. ob einzelne Sicherheitsbetrachtungen gefehlt haben, die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen, und ob es vor der Betriebsgenehmigung vom 01.04.2006 Hinweise an den Betreiber, die TÜV-ARGE und/oder die Genehmigungsbehörde zum Fehlen dieser Sicherheitsbetrachtungen gegeben hat,
6. ob angesichts der tatsächlichen Nutzung der TVE, bei der z. B. im Jahr 2006 mehr als ein Drittel der Fahrten 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) den gesetzlichen Ansprüchen entsprochen hat und angemessen war,
7. welche Sicherungsmaßnahmen bei der TVE die Genehmigungsbehörde, die TÜV-ARGE und die Betreiber beim Parallelbetrieb von Magnetzug und Werkstattwagen vorgesehen hatten und warum bisher keine zusätzlichen automatischen technischen Sicherheitsmechanismen umgesetzt wurden,
8. ob sich aus einer zu langfristigen Beschäftigung mit der Transrapidtechnik und/oder aus der zu einseitigen Ausrichtung der Arbeit auf diese Technik bei den mit dem Betrieb, der Überwachung oder der Genehmigung der Versuchsanlage beteiligten Personen aus Wissenschaft, Betrieb, TÜV, Genehmigungsbehörde und Politik ein zu eingeschränktes Problembewusstsein für Betrieb und Betriebssicherheit auf der TVE entwickeln konnte, und ob aus diesem Grund nicht alle Fahrzeuge in eine technische Sicherung integriert wurden,
9. ob und wenn ja, in welchen Verantwortungsbereichen einschließlich der politischen Führung Organisationsverschulden für Mängel in den zum Unfallzeitpunkt bei der TVE geltenden Rahmensetzungen für Sicherheit, Betriebsüberwachung und Betriebspraxis vorliegt,
10. ob es Defizite bei der Finanzierung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) durch den Bund gegeben hat, die Auswirkungen auf die Sicherheit von Strecke und Betrieb hatten; wenn ja, welche Auswirkungen waren das und wurde die Ausweitung des Personenverkehrs zur Minimierung der Defizite genutzt,
11. ob und wenn ja, in welcher Weise der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Walter Hirche, im Zusammenhang mit dem Transrapidbetrieb auf der TVE in Angelegenheiten der zuständigen Aufsichtsbehörden bis zum 24.11.2006 tätig geworden ist und ob dies den rechtlichen und fachlichen Anforderungen an eine oberste Landesbehörde entsprochen hat,
12. welche Informationspflichten das zuständige Ministerium und die jeweiligen Minister gegenüber der Öffentlichkeit und dem Parlament über Vorkommnisse und Zusammenhän-

ge im Hinblick auf die Genehmigung, den Betrieb und die Aufsicht hatten; insbesondere soll geprüft werden, ob diesen Pflichten vor und nach dem Unglück vom 22.09.2006 bis einschließlich dem 24.11.2006 zu jeder Zeit nachgekommen worden ist.

3. Geschäftsstelle

Geschäftsstelle des Untersuchungsausschusses war nach dem Einsetzungsbeschluss des Landtages (§ 11 der Anlage zur Drs. 15/3420) die Landtagsverwaltung. Hilfskräfte des Untersuchungsausschusses waren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landtagsverwaltung. Der Gesetzgebungs- und Beratungsdienst des Landtages (im Folgenden: GBD) hat den Untersuchungsausschuss juristisch betreut.

4. Geschäftsordnung

Der Landtag gab dem Untersuchungsausschuss eine besondere Geschäftsordnung (Anlage zur Drs. 15/3420). Im Übrigen war die Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages sinngemäß anzuwenden.

5. Ersuchen an die Landesregierung

Der Landtag richtete im Zusammenhang mit der Einsetzung des 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses das folgende Ersuchen an die Landesregierung:

„Die Landesregierung wird ersucht zu veranlassen, dass alle von dem Untersuchungsausschuss und seinen etwaigen Unterausschüssen zu vernehmenden Landesbediensteten im Rahmen der Gesetze von der Pflicht zur Amtsverschwiegenheit entbunden werden. Dies gilt auch für ehemalige Landesbedienstete, soweit sie über ihre Tätigkeit im Landesdienst vernommen werden sollen. Die Landesregierung hat erforderlichenfalls Akteneinsicht zu gewähren.“

6. Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses

Nach dem Einsetzungsbeschluss des Landtages bestand der Untersuchungsausschuss aus elf Mitgliedern, die von den Fraktionen nach folgendem Verteilerschlüssel zu benennen waren:

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Fraktion der CDU | 5 Mitglieder, |
| Fraktion der SPD | 4 Mitglieder, |
| Fraktion der FDP | 1 Mitglied, |
| Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 1 Mitglied. |

Ferner war die gleiche Zahl von stellvertretenden Mitgliedern zu benennen.

Als Mitglieder des Untersuchungsausschusses wurden benannt:

| | |
|---------------------------|--|
| Von der Fraktion der CDU: | Abgeordneter Hermann Dinkla, Abgeordneter Ernst-August Hoppenbrock, Abgeordneter Dr. Harald Noack, Abgeordneter Heinz Rolfes, Abgeordneter Dr. Joachim Runkel. |
| Von der Fraktion der SPD: | Abgeordneter Werner Buß, Abgeordneter Klaus Fleer, Abgeordneter Axel Plaue, Abgeordneter Gerd Will. |

Von der Fraktion der FDP: Abgeordneter Jörg Bode.

Von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Abgeordneter Enno Hagenah.

Als stellvertretende Mitglieder des Untersuchungsausschusses wurden benannt:

Von der Fraktion der CDU: Abgeordneter Bernd Althusmann,
Abgeordneter Bernd-Carsten Hiebing,
Abgeordneter Jens Nacke,
Abgeordneter Matthias Nerlich,
Abgeordnete Brunhilde Rühl.

Von der Fraktion der SPD: Abgeordnete Heike Bockmann,
Abgeordnete Frauke Heiligenstadt,
Abgeordneter Frank Henry Horn,
Abgeordneter Jürgen Lanclée (ab 10.07.2007),
Abgeordneter Günter Lenz (bis 10.07.2007).

Von der Fraktion der FDP: Abgeordneter Christian Dürr.

Von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Abgeordneter Prof. Dr. Hans-Albert Lennartz.

7. Konstituierung

Der 19. Parlamentarische Untersuchungsausschuss konstituierte sich am 15.12.2006. Er wählte den Abgeordneten Dr. Harald Noack zu seinem Vorsitzenden und den Abgeordneten Axel Plau zu seinem stellvertretenden Vorsitzenden.

8. Sitzungen

Der Untersuchungsausschuss führte insgesamt 30 Sitzungen durch.

Die Vernehmung der Zeugen erfolgte grundsätzlich in öffentlicher Sitzung. In vier Fällen schloss sich der Vernehmung eines Zeugen in öffentlicher Sitzung jeweils eine Vernehmung desselben Zeugen in nicht öffentlicher Sitzung an. In diesen nicht öffentlichen Sitzungen nahm der Ausschuss Bezug auf Unterlagen, die zuvor als Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse eingestuft worden waren. Drei Vernehmungen erfolgten in vertraulicher Sitzung. In diesen vertraulichen Sitzungen vernahm der Ausschuss zweimal den die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen leitenden Staatsanwalt und einmal einen Bediensteten des Eisenbahn-Bundesamtes (im Folgenden: EBA) zur Erläuterung des vom Eisenbahn-Bundesamt erstellten Untersuchungsberichtes vom 19.04.2007.

Die Besprechung und Beschlussfassung über Beweisanträge, die Erörterung von Rechts- und Verfahrensfragen sowie die Terminplanung nahm der Ausschuss in nicht öffentlichen Sitzungen vor. Dabei beriet der Ausschuss auch über die Vereinbarkeit von einzelnen Beweisanträgen und -beschlüssen mit dem Untersuchungsauftrag, über die Behandlung bestimmter Unterlagen als Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse bzw. als vertrauliche Unterlagen und über die beantragte Verteidigung von Zeugen.

9. Beweiserhebung

Im Verlaufe seiner Beratungen fasste der Untersuchungsausschuss insgesamt 39 Beweisbeschlüsse.

Danach sollten 37 namentlich benannte Zeugen und zwei namentlich benannte Sachverständige vernommen werden. Soweit weitere Zeugen, von denen dem Ausschuss zwar die dienstlichen Tätigkeitsbereiche, nicht aber die Namen bekannt waren, vernommen werden sollten, wurden die je-

weiligen Dienstherrn bzw. Arbeitgeber gebeten, die entsprechenden Mitarbeiter namentlich zu benennen.

Die Beweisbeschlüsse bezogen sich des Weiteren auf die Beiziehung von Akten, Verwaltungsvorgängen, sonstigen schriftlichen und elektronischen Unterlagen sowie auf die Auflistung von Personen, die im Zusammenhang mit Planung, Bau und Betrieb der TVE tätig geworden waren.

Ein Beweisbeschluss bezog sich auf die Durchführung einer Augenscheinseinnahme auf der TVE.

9.1. Zeugenvernehmungen

Der Untersuchungsausschuss lud insgesamt 35 der in den Beweisbeschlüssen aufgeführten Zeugen zur Vernehmung. Alle Zeugen folgten der Ladung und wurden in öffentlichen, nicht öffentlichen und/oder vertraulichen Sitzungen vernommen. Fünf Zeugen wurden zweimal vernommen. Ein Zeuge wurde dreimal vernommen.

Drei beim EBA tätige Zeugen erhielten für ihre Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss zunächst keine Aussagegenehmigungen, da das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den der beabsichtigten Vernehmung zugrunde liegenden Beweisbeschluss nicht als konkret genug ansah. Der Untersuchungsausschuss fasst daraufhin einen neuen konkretisierenden Beweisbeschluss. Auf der Grundlage dieses neuen Beweisbeschlusses wurden die Aussagegenehmigungen erteilt.

Alle anderen dem öffentlichen Dienst angehörenden und ehemals dem öffentlichen Dienst angehörenden Zeugen erhielten die entsprechenden Aussagegenehmigungen ohne besondere Vorkommnisse.

Zwei Zeugen wurden vom Untersuchungsausschuss vereidigt. 33 Zeugen blieben unvereidigt.

Auf die Vernehmung der Zeugen Hartmut Müller-Gerbes, TÜV Rheinland Group, Dr. Lutz Neumann, TÜV Nord Sys Tec GmbH & Co. KG, und Dr. Jürgen Heyn, TÜV Süd AG, verzichtete der Ausschuss einvernehmlich.

Insgesamt führte der Untersuchungsausschuss 39 Zeugenvernehmungen in der folgenden Reihenfolge durch:

2. Sitzung am 09.01.2007:

Dr. Peter Fischer, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr a. D.,

Dr. Birgit Grote, Staatssekretärin im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr a. D.

4. Sitzung am 17.01.2007:

Jörg Schröder, Staatsanwalt der Staatsanwaltschaft Osnabrück.

5. Sitzung am 22.01.2007:

Dr. Alfred Tacke, Staatssekretär des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr a. D.,

Dr. Susanne Knorre, Niedersächsische Ministerin für Wirtschaft, Technologie und Verkehr a. D.

6. Sitzung am 29.01.2007:

Hans-Peter Balfanz, ehemals TÜV Nord AG.

7. Sitzung am 02.02.2007:
Dr. Volker Knigge, TÜV Nord AG,
Herbert Stürwold, TÜV Nord AG,
Winfried Steinert, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH.
8. Sitzung am 02.02.2007:
Wolfgang Otto, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH,
Alfred Sawilla, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH,
Dr. Herbert Jansen, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH.
9. Sitzung am 05.02.2007:
Walter Hirche, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.
10. Sitzung am 05.02.2007:
Joachim Werren, Staatssekretär im MW.
11. Sitzung am 08.02.2007:
Dr. Johannes Keil, Geschäftsführer der DB Magnetbahn GmbH,
Dr. Hans-Peter Friedrich, DB Magnetbahn GmbH.
12. Sitzung am 08.02.2007:
Frank Pietzonka, TRI.
13. Sitzung am 12.02.2007:
Professor Dr. Rudolf Schwarz, Geschäftsführer der IABG.
14. Sitzung am 12.02.2007:
Günter Steinmetz, Leiter des Standorts Lathen der IABG,
Jörg Metzner, Betriebsleiter bei der IABG,
Detlef Strauch, Fahrdienstleiter bei der IABG.
15. Sitzung am 15.02.2007:
Armin Keppel, Präsident des EBA,
Michael Rebentisch, Projektleiter Magnetschwebbahn im EBA.
16. Sitzung am 15.02.2007:
Klaus Meine, EBA.
17. Sitzung am 19.02.2007:
Karl-Heinz Harnacke, NLStBV.
18. Sitzung am 19.02.2007:
Dr. Mathias Middelberg, Niedersächsische Staatskanzlei.

19. Sitzung am 22.02.2007:

Dr. Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG,
Erwin Huber, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr
und Technologie, MdL,
Hans-Joachim Menn, MW.

20. Sitzung am 22.02.2007:

Hartmut Bannow, MW.

21. Sitzung am 26.02.2007:

Hermann Bröring, Landrat des Landkreises Emsland,
Kathrin Wäsch, Teamleiterin in der Konzernrevision der Deutschen Bahn AG,
Harald Jerratsch, DB Magnetbahn GmbH.

22. Sitzung am 26.02.2007:

Dr. Thomas Rühl, DB Magnetbahn GmbH.

23. Sitzung am 01.03.2007:

Dr. Volker Knigge, TÜV Nord AG,
Winfried Steinert, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH,
Alfred Sawilla, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH,
Jörg Schröder, Staatsanwalt der Staatsanwaltschaft Osnabrück.

24. Sitzung am 12.03.2007:

Walter Hirche, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

25. Sitzung am 07.05.2007:

Michael Rebentisch, Projektleiter Magnetschwebebahn im EBA.

27. Sitzung am 19.07.2007:

Professor Dr. Klaus-Dieter Wiegand, ipw Ingenieurgesellschaft
Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG,
Jörg Schröder, Staatsanwalt der Staatsanwaltschaft Osnabrück.

28. Sitzung am 27.08.2007 (Vereidigung):

Walter Hirche, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
Karl-Heinz Harnacke, NLStBV.

9.2. Sachverständigenvernehmungen

Zu Abschnitt I. Ziffer 1 - 3 und Ziffern 5 - 8 des Untersuchungsauftrages vernahm der Untersuchungsausschuss am 29.01.2007 in öffentlicher Sitzung den Sachverständigen Professor Dr. Thomas Siefer, Institut für Verkehrswesen, Eisenbahn und -betrieb, Universität Hannover. Der Sachverständige blieb unvereidigt.

Auf die Vernehmung des Sachverständigen Dr. Albrecht Hinzen, Deutsch Bahn Netz AG, verzichtete der Untersuchungsausschuss nach Vorlage von dessen Dissertation „Der Einfluss des menschlichen Fehlers auf die Sicherheit der Eisenbahn“ einvernehmlich.

9.3. Beziehungen von Unterlagen

Der Untersuchungsausschuss forderte die in den Beweisbeschlüssen genannten Akten und sonstigen schriftlichen und elektronischen Unterlagen an.

9.3.1. Einzelne Unterlagen wurden nicht oder nicht sofort zur Verfügung gestellt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überreichte die dort geführten Akten, die sich seit dem 01.01.1998 mit der Finanzierung der TVE beschäftigt haben, nicht. Zur Begründung führte das Ministerium aus, dass sich die Untersuchungskompetenz eines Landesparlaments auf Angelegenheiten beschränke, die zu den Landesaufgaben gehörten. Ein Landesbezug sei hinsichtlich der angeforderten Unterlagen aber nicht ersichtlich.

Mit einer gleichen Begründung verweigerte das EBA die Herausgabe der dort geführten Akten, die sich seit dem 01.01.1998 mit der TVE beschäftigten, und einer von der Bundesregierung angeforderten Aufstellung aller Angehörigen des Bundesbahnaufsichtsamtes, die seit dem 01.01.1998 im Zusammenhang mit Planung, Bau und Betrieb der TVE tätig geworden waren.

Die IABG bat den Untersuchungsausschuss, die Anforderung aller dort geführten Akten, die sich seit dem 01.01.1998 mit der TVE beschäftigt haben, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes auf die für die Arbeit des Untersuchungsausschusses erforderlichen Akten/Unterlagen zu konkretisieren. Der Untersuchungsausschuss fasste daraufhin einen weiteren Beweisbeschluss, in dem die benötigten Unterlagen näher bezeichnet wurden. Nachdem auch eine Beschlagnahme der Unterlagen angedroht worden war, stellte die IABG die mit diesem Beweisbeschluss angeforderten Unterlagen dem Ausschuss zur Verfügung.

Die DB Magnetbahn GmbH übersandte dem Ausschuss die bei ihr geführten Unterlagen über die Nutzung der TVE durch Dritte nicht. Zur Begründung führte die DB Magnetbahn GmbH aus, dass diese Unterlagen in erheblichem Umfang Betriebsgeheimnisse der auftraggebenden Unternehmen enthielten und ein Zusammenhang zu den Beweisthemen des Untersuchungsauftrages nicht erkennbar sei.

9.3.2. Der Untersuchungsausschuss erklärte einige der ihm vorgelegten Unterlagen für vertraulich, andere behandelte er als Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse.

9.3.3. Eine Vervielfältigung und Weiterleitung der vorgelegten Unterlagen an die Ausschussmitglieder und an die stellvertretenden Ausschussmitglieder erschien für die meisten Unterlagen schon aufgrund des Umfangs der Dokumente nicht praktikabel. Andere Unterlagen durften wegen ihrer Vertraulichkeit nicht vervielfältigt werden. Die Unterlagen wurden daher in einem gesondert für den Untersuchungsausschuss eingerichteten Aktenraum eingelagert und konnten dort von den Ausschussmitgliedern, stellvertretenden Ausschussmitgliedern, den Beauftragten der Landesregierung und den Beauftragten der Fraktionen eingesehen werden.

9.3.4. Im Einzelnen wurden dem Untersuchungsausschuss die im Folgenden aufgelisteten Akten und sonstigen Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft Osnabrück:
- DVD mit Bildmaterial über den Unfallhergang,
 - Hauptakte, 3 Bände,
 - Sonderakte Tatort-Schadensort, 1 Stehordner,
 - Technikakte/Gutachterakte, 2 Bände,
 - Beschuldigtenakten, 5 Bände,

- Zeugenakte, 4 Bände,
- Opferakten, 23 Bände,
- Verletztenakten, 11 Bände,
- Beiakte, 5 Bände,
- Asservatenakte,
- Fundakte, 4 Bände,
- TKÜ-Akte, 2 Bände,
- Einsatzakte,
- Hinweisakte,
- Presseakte, 2 Bände,
- Kostenakte,
- Untersuchungsbericht des EBA vom 19.04.2007,
- Gutachten der ipw Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG vom 05.07.2007.

Akten aus dem Geschäftsbereich der Niedersächsischen Staatskanzlei:

- Akte Transrapid/Magnetschwebebahn, Band 5 - 14,
- Akte Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz Transrapid, Band 4 - 9.

Akten und Verwaltungsvorgänge aus dem Geschäftsbereich des MW:

- Zusammenstellung der Ergebnisprotokolle der Besprechungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit Vertretern des TÜV, der IABG und des EBA über den Betrieb in Lathen vom 01.01.1998 bis zum 29.11.2006, 2 Ordner,
- Akte Transrapid, Band 5 - 16,
- Akte Transrapid Alternativstrecken ab 1.2000, Band 1 - 4,
- Sonderband Gutachten regionalwirtschaftliche Effekte durch eine MBS Hamburg-Groningen-(Amsterdam),
- Akte Zuständigkeit für die Genehmigung der Betriebsvorschriften der TVE in Lathen, Band 1 - 10,
- Sonderband Zuständigkeit für die Genehmigung der Betriebsvorschriften der TVE in Lathen; hier: Betriebsvorschriften und deren Genehmigungen, Band 1 - 4,
- Sonderband Zuständigkeit für die Genehmigung der Betriebsvorschriften der TVE in Lathen; hier: Protokolle Harnacke-Gespräche 14.10.1998 - 13.07.2006,
- Akte Kernarbeitsgruppe Transrapid (GF durch NHI), Band 1 - 2,
- Aufstellung aller Angehörigen der Landesverwaltung, die seit dem 01.01.1998 im Zusammenhang mit Planung, Bau und Betrieb der TVE tätig geworden sind,
- Übersicht aller nicht der Landesverwaltung angehörenden Sachverständigen und Gutachter, die seit dem 01.01.1998 im Zusammenhang mit Planung, Bau und Betrieb der TVE tätig geworden sind.

Akten und Verwaltungsvorgänge aus dem Geschäftsbereich der NLStBV:

- TVE-Betriebsleiterakte, Band 26,
- Akte Betriebsvorschrift TVE, Gutachten und Niederschriften, Band 12 - 22,
- Akte Dokumentation TVE, 3 Bände,
- Akte TVE allgemeiner Schriftverkehr, Band 17 - 20,
- Akte Sitzungen mit MVP/DB Magnetbahn, Gutachter und Betriebsleiter, Band 4 - 6,
- Akte TVE-DB Betrieb,
- Akte TVE Monatsberichte,

- Sonderordner Schriftverkehr zur Übertragung der Aufsicht der TVE auf das EBA,
- Akte TVE Schriftverkehr mit MW nach Unfall am 22.09.2006, Band 1 - 2,
- Akte TVE Planfeststellung, 2 Bände,
- Akte EBA-Transrapidvorgänge, Band 1 - 2,
- Akte Feststellungsberichte, Bauwerksprüfungen,
- Akte Überwachung der Einhaltung der BV, Band 2,
- Akte Stand TVE Erprobung, Band 1 - 2,
- Akte Erfahrungen TVE,
- Akte TVE Verträge,
- Akte Projektstandssitzungen TVE,
- Feststellungsberichte, 11 Bände,
- Akte TVE-Unfälle,
- Akte TVE Sonstiges.

Akten aus dem Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport:

- Akte der Bezirksregierung Weser-Ems, Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft Transrapid Lathen - Werkfeuerwehr,
- Akte der Polizeidirektion Osnabrück, IABG Lathen,
- Akte der Polizeidirektion Osnabrück, Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft Transrapid Lathen - Werkfeuerwehr.

Akte aus dem Geschäftsbereich des Niedersächsischen Umweltministeriums:

- Akte des Gewerbeaufsichtsamts Emden, IABG Lathen.

Unterlagen des EBA:

- Ausführungsgrundlagen Magnetschnellbahn, auf CD.

Akten und Auflistungen der DB Magnetbahn GmbH:

- Auflistung der an die IABG übergebenen Unterlagen über die Bestandsdokumentation inklusive der Planfeststellungsunterlagen sowie der Miet- und Pachtverträge für die Bereithaltung der TVE,
- Protokolle von gemeinsamen Besprechungen mit der IABG, Planunterlagen zur TVE, Berichte über Versuche zur Aufrechterhaltung der Betriebgenehmigung sowie Prüf- und Feststellungsberichte der TVE Gutachter,
- Unterlagen zur Finanzierung der TVE,
- Verträge zur Durchführung des Betriebes und der Instandhaltung der TVE,
- Verträge, die die DB Magnetbahn GmbH bzw. die MVP mit Industrieunternehmen und Sachverständigen geschlossen hat,
- Auflistung der Unterlagen über die Nutzung der TVE durch Dritte,
- Unterlagen, die im Zusammenhang mit den Aktivitäten zur geplanten Übernahme des Betriebes der TVE durch die DB Magnetbahn GmbH vorliegen,
- Unterlagen über eine im Jahr 2005 durchgeführte Untersuchung von Strukturen, Prozessen und Regelungen des Betriebes der TVE durch die Konzernrevision.

Aufzeichnungen und Vorschriften der IABG:

- Betriebsbücher für die Radfahrzeuge, 4 Bücher,
- Betriebsvorschriften, die zum Zeitpunkt der Gültigkeit der Betriebsleittechnik 4 anzuwenden waren, 2 Betriebsvorschriften,

- Aufzeichnungen über den Fahrbetrieb (Auszug aus den Leitstandsrechnerprotokollen), auf CD,
- Anhang 1 zur BV (Dokumentliste zur BV), auf CD,
- Verfahrens- und Arbeitsanweisungen der IABG, die zum Zeitpunkt des Unfalls gültig waren, auf CD,
- Auszug aus den Leitstandsrechnerprotokollen, auf CD,
- Kopie des sogenannten Roten Ordners, auf CD.

9.4. Augenscheinseinnahme

Der Untersuchungsausschuss führte am 17.01.2007 eine Augenscheinseinnahme auf der TVE durch.

10. Sonstige Arbeitsgrundlagen

Darüber hinaus standen dem Untersuchungsausschuss die folgenden Berichte, Dokumente, Gutachten und Unterlagen zur Verfügung:

- Bericht der Niedersächsischen Landesregierung zu den vom 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss des Niedersächsischen Landtages gemäß Drucksache 15/3420 aufzuklärenden Fragen,
- Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Sicherheit der Magnetschwebbahntechnik vom 06.11.2006 - Bundestagsdrucksache 16/3247,
- Dissertation „Der Einfluss des menschlichen Fehlers auf die Sicherheit der Eisenbahn“ von Dr. Albrecht Hinzen,
- Verträge für die gutachterliche Tätigkeit der TÜV-Arge,
- ergänzende schriftliche Informationen der TÜV-Arge zur Vernehmung des Zeugen Alfred Sawilla,
- ergänzende schriftliche Information des Zeugenbeistands Hanns W. Feigen zur Vernehmung des Zeugen Dr. Mehdorn über den Beschluss der Deutschen Bahn AG, die TVE aufzugeben („Ausstiegsbeschluss“),
- Stellungnahme des GBD zu verschiedenen mit dem Betrieb der TVE zusammenhängenden Rechtsfragen,
- Protokoll der 65. Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Niedersächsischen Landtages vom 13.10.2006,
- Protokoll der 66. Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Niedersächsischen Landtages vom 3.11.2006,
- dpa-Pressemitteilung vom 26.9.06, 16:13 Uhr „Unfälle/Transrapid/Transrapidbetreiber verzichteten bewusst auf verbesserte Sicherheit“,
- Aufsatz „Das Sicherheitskonzept im Zulassungsprozess der Magnetschwebbahn“, von K. Meine und M. Rebentisch, in: Eisenbahningenieur (56) 3/2005, S. 42 – 45,
- Rede des Ministers Hirche in der 101. Plenarsitzung des Niedersächsischen Landtages am 11.10.2006,
- Pressemitteilung des MW vom 18.10.2006 „Informationslücken in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“,
- Schreiben des GBD an den Abgeordneten Will vom 15.5.2007,

- Aufsatz „Juristische Überlegungen zum Unfall auf der Magnetschwebbahnanlage in Lathen“ von Prof. Dr. H. J. Kühlwetter, in: Eisenbahn Revue International 6/2007.

11. Bericht der Niedersächsischen Landesregierung zu den vom 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss des Niedersächsischen Landtags aufzuklärenden Fragen

Die Niedersächsische Landesregierung hat mit Anschreiben vom 09.01.2007 einen „Bericht der Niedersächsischen Landesregierung zu den vom 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss des Niedersächsischen Landtags gemäß Drucksache 15/3420 aufzuklärenden Fragen“ übersandt. In diesem heißt es:

„A Vorbemerkung

1. Zur Historie der Transrapid-Versuchsstrecke Emsland (TVE)

Die TVE wurde in zwei Bauabschnitten im Zeitraum von 1980 bis 1987 unter Förderung durch das Bundesforschungsministerium von der Magnetbahnsystemindustrie als „Andere Anlage“ gemäß § 12 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr errichtet.

Bereits 1983 begannen mit einem Fahrzeug mit der Bezeichnung „TR 06“ die ersten Versuchsfahrten. Seit 1988 hat die Strecke ihre heutige Länge von 31,5 km. In demselben Jahr wurden mit dem TR 06 auch erste Fahrten mit 400 km/h durchgeführt.

Zwischen 1989 und 1999 war der TR 07 als Versuchsfahrzeug im Einsatz. Seit 1999 wurden die Testfahrten mit dem TR 08 durchgeführt.

In den Jahren 2003 bis 2005 wurden die Betriebsleittechnik, der TR 08 und der Fahrweg zur Ermöglichung eines anwendungsnahen Betriebes ertüchtigt. Das Investitionsvolumen des Ertüchtigungsprogramms belief sich auf ca. 30 Millionen Euro und wurde vom Bund und der Systemindustrie getragen. Vorgesehen war ein Regelbetrieb mit 400 km/h.

Derzeitiger Eigentümer und Betreiber der Anlage - seit dem 01.07.2006 - ist die Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) in Ottobrunn. Der Betrieb der Anlage wird finanziert über Zuwendungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Industrie.

Die IABG hat bereits seit 1985 die Betriebsführung der TVE wahrgenommen, in der Vergangenheit allerdings im Auftrag anderer Unternehmen der Magnetschwebetechnik wie der DB Magnetbahn GmbH.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen, Zuständigkeiten

Rechtsgrundlage für den Bau der Versuchsanlage und ihren Betrieb ist das Gesetz über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr (VersAnlBauBetrG - im Folgenden: Versuchsanlagengesetz) vom 29.01.1976 (BGBl. I S. 241), zuletzt geändert durch Artikel 301 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407). Ein Betrieb darf danach erst erfolgen, wenn die Betriebsvorschrift von der zuständigen Behörde genehmigt wurde.

Mit Erlass vom 10.10.1986 hat das Wirtschaftsministerium die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Genehmigungsbehörde für die Betriebsvorschrift bestimmt. Die Fachaufsicht über die NLStBV übt das MW aus.

Das Versuchsanlagengesetz sieht keine Aufsichtsbehörde im Sinne einer „Betriebsaufsicht“ vor, sodass die NLStBV insoweit nicht den Status einer Aufsichtsbehörde hat.

Die derzeit gültige Betriebsvorschrift für die TVE wurde am 28.03.2006 von der NLStBV genehmigt. Die Betriebsvorschrift enthält Regelungen bezüglich der allgemeinen grundsätzlichen Anforderungen einschließlich der einzuhaltenden Sicherheitsstandards (das sind die anerkannten Regeln der Technik und Sondervorschriften der Betriebsvorschrift), bezüglich der Betriebsbediensteten und anderer Personen, zum Betrieb (insbesondere bezüglich der Fahrwegprüfung, der Fahrtfreigabe, der Durchführung von Fahrvorhaben), zu den Schutzmaßnahmen, der Sicherheit und Ordnung sowie der Instandhaltung.

Die Genehmigung vom 28.03.2006 hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2008 und wurde mit den Nebenbestimmungen erteilt, dass ein jederzeitiger Widerruf der Genehmigung (Widerrufsvorbehalt) und die nachträgliche Anordnung von Auflagen (Auflagenvorbehalt) möglich sind.

3. Besuchermittfahrten

Besuchermittfahrten gab es seit 1983. Sie dienten in erster Linie als Informationsmöglichkeit der Systemlieferanten über die Funktionalität ihrer Beiträge zum Gesamtsystem, aber auch der Information technisch Interessierter über die Möglichkeiten der Magnetbahntechnologie allgemein. Im Rahmen der EXPO 2000 sollten sie nicht zuletzt das Thema „Mensch, Natur, Technik“ für den Technologiestandort Deutschland greifbar vermitteln. Alle Besucher wurden bis zum Unglück am 22.09.2006 sicher transportiert. Dabei handelt es sich nicht um Personenverkehr im herkömmlichen Sinn, da es keinen Beförderungsanspruch für Besucher gibt. Diese erhalten nur dann eine Mitfahrmöglichkeit, wenn der Testbetrieb dies zulässt und der Betriebsleiter gemäß Ziffer 1.2 (7) der Betriebsvorschrift dem ausdrücklich zustimmt. Nur bei etwa gut einem Viertel aller Fahrten wurden Besucher mitgenommen.

Im TR 06 fuhren von 1983 bis 1990 rund 21.000 Besucher. In den folgenden Jahren bis 1999 fuhren im TR 07 rund 258.000 und seit 1999 im TR 08 bis zum 22.09.2006 rund 293.000 Besucher.

| Jahr | Besucher der TVE insgesamt | Gesamtfahrten | Fahrten mit Besuchern | Fahrten mit Besuchern in Prozent | Mitgefahrene Besucher | Fahrzeug |
|---------------|----------------------------|---------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------|
| bis 1990 | 21.093 | k. A. | k. A. | k. A. | 21.093 | TR 06 |
| 1991 bis 1997 | 183895 | 10.721 | 4.016 | 37,5 | 174.018 | TR 07 |
| 1998 | 62.702 | 2.116 | 1.205 | 56,9 | 52.057 | TR 07 |
| 1999 | 43.215 | 1.856 | 737 | 39,7 | 32.447 | TR 07/ TR 08 |
| 2000 | 87.136 | 2.076 | 706 | 34,0 | 79.156 | TR08 |
| 2001 | 35.003 | 2.351 | 221 | 9,4 | 20.628 | TR08 |
| 2002 | 36.302 | 3.271 | 229 | 7,0 | 23.508 | TR08 |
| 2003 | 23.858 | 1.451 | 119 | 8,2 | 12.271 | TR08 |
| 2004 | 74.836 | 3.806 | 609 | 16,0 | 61.612 | TR08 |
| 2005 | 42.186 | 3.279 | 267 | 8,1 | 29.397 | TR08 |
| 2006 | 79.981 | 1.506 | 530 | 35,2 | 66.742 | TR08 |
| Gesamt | 690.207 | 32.433 | 8.639 | 26,6 | 572.929 | |

4. Finanzierung

Die Zuständigkeit für die Förderung der Magnetschnellbahntechnik lag bis zum Jahr 2000 beim BMBF, danach ist die Federführung auf das BMVBS übergegangen. Im Rahmen dieser Zuständigkeit unterstützte die Bundesregierung den Betrieb und die Instandhaltung der TVE in den Jahren 2001 bis 2005 jährlich mit Zuwendungen in Höhe von rund 10,2 Mio. Euro. Für die Jahre 2006 bis 2008 sind jeweils 8 Mio. Euro veranschlagt. Am 31.12.2008 läuft nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 10.09.1997 die Nutzungsdauer für die Anlage aus.

Eine finanzielle Förderung der TVE durch das Land Niedersachsen hat es nicht gegeben.

5. Zum Unfallhergang

Zum Unfallhergang ist die Tatsache bekannt, dass die Magnetschwebebahn mit 170 km/h auf einen Werkstattwagen prallte.

Bei dem Unglück kamen 21 Männer und zwei Frauen ums Leben. Unter den Getöteten befinden sich auch zwei US-Bürger. Die Todesopfer waren zwischen 40 und 66 Jahren alt. Sechs Männer und vier Frauen haben das Unglück verletzt überlebt.

Der Werkstattwagen hatte die vorgeschriebene tägliche Kontrollfahrt absolviert und wartete darauf, in den Betriebshof einzufahren. Da sich der Werkstattwagen noch auf der Strecke befand, hätte der Transrapid nicht losfahren dürfen. Wieso er dennoch losgefahren ist, wird derzeit geklärt. Die Frage ist Gegenstand der laufenden staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen wegen fahrlässiger Tötung in 23 Fällen.

B Zum Fragenkatalog

Zu Nummer 1: Organisations- und Informationsdefizit

1.1 Rechtsgrundlage für den Bau der Versuchsanlage und ihren Betrieb ist das Gesetz über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr (VersAnlBauBetrG) vom 29.01.1976 (BGBl. I S. 241), zuletzt geändert durch Artikel 301 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407). 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 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr aus.

1.2 Eine Aufsicht über den Betrieb der Anlage ist vom Gesetz nicht vorgesehen. Daher hat die Landesbehörde dem Betreiber aufgegeben, die TÜV Arge VME mit der Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften zu beauftragen.

1.2.1 Mit dem Beginn der Errichtung der Versuchsanlage im Jahr 1979 wurde auf Wunsch der damaligen Genehmigungsbehörde die TÜV-Arge Versuchsanlage Magnetbahn Emsland (TÜV-Arge VME) gegründet. In der TÜV-Arge VME sind die beiden Technischen Überwachungsvereine NORD und Rheinland zusammengefasst. Die TÜV sind von Anbeginn an als neutrale, unabhängige Gutachter auf Veranlassung der Genehmigungsbehörde tätig geworden. Die Kosten hierfür werden vom Betreiber getragen.

Die TÜV-Arge VME stellt sicher, dass sämtliche Gutachten sowie Prüfberichte und Abnahmeprotokolle in den einzelnen Herstellerwerken und auf dem Versuchsgelände im Emsland, soweit diese für die Erteilung der erforderlichen Betriebsgenehmigungen notwendig sind, erstellt werden. Von Seiten des TÜV NORD werden dabei im Wesentlichen die konventionellen Teile der Anlage geprüft. Der TÜV Rheinland hingegen prüft die magnetbahnspezifischen Teile der Anlage.

1.2.2 *Drei- bis viermal pro Jahr wurden Arbeitsgespräche unter Beteiligung der NLStBV, des Betreibers, der Gutachter und des Eisenbahn-Bundesamtes durchgeführt, bei denen die Betriebspraxis und deren Konsequenzen erörtert wurden. Darüber wurde Protokoll geführt. Die Protokolle liegen für den Zeitraum seit 1998 vor. Insgesamt sind sie Ausdruck einer regelmäßigen, kompetenten und äußerst gewissenhaften technischen Begleitung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland. Alle auftretenden und denkbaren Mängel kamen zur Sprache, und entsprechende Lösungen wurden erarbeitet.*

1.2.3 *Im Übrigen hat es anlassbezogene Sonderbesprechungen zwischen der NLStBV, den Betreibern, den Gutachtern und dem Eisenbahn-Bundesamt gegeben, bei denen die Betriebspraxis analysiert und die daraus zu ziehenden Konsequenzen erörtert wurden. Soweit es z. B. Ereignisse vor dem Unfall am 22. September 2006 gegeben hat, wurden diese stets auf ihre Relevanz für einen sicheren Betrieb untersucht und die erforderlichen Konsequenzen gezogen.*

1.2.4 *Zur regelmäßigen Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschrift erfolgte einmal pro Jahr ein „förmlicher“ Besuch der TÜV-Arge VME auf der Anlage (zuletzt am 19.07.2006), bei dem die Ergebnisse der laufenden Beobachtungen sowie der Arbeitsgespräche und der Sonderbesprechungen zusammengeführt wurden. In der Begutachtung wurden verschiedene Schwerpunkte gebildet. Die Berichte oder Ergebnisse der Begutachtung wurden festgehalten, sodass man jederzeit nachvollziehen kann, an welchen Stellen was und mit welchen Ergebnissen überprüft wurde. Diese Ergebnisse flossen anschließend wieder in Gespräche mit der Genehmigungsbehörde ein, sodass letztlich eine komplexe Rückmeldung aus der Überwachung der Betriebsvorschrift zurück in das ganze Genehmigungsverfahren erfolgte. Dementsprechend wurde das Sicherheitskonzept über die Jahre laufend fortentwickelt. Die Betriebsvorschrift wurde allein seit dem Jahr 2001 siebenmal verändert und angepasst, bevor die Genehmigung erfolgte.*

Neben diesen Kontroll- und Informationsmöglichkeiten hatten sowohl die Gutachter des TÜV als auch das Eisenbahn-Bundesamt stets unmittelbaren Zugriff online auf die Störmeldedatei und das Transrapid Instandhaltungs-Managementsystem (TIM).

Die Magnetbahn-Experten haben - zuletzt für die Genehmigung im März 2006 - die Sicherheit der Anlage attestiert.

Zu Nummer 2: Sicherheitskonzept DB Magnetbahn Anwenderstrecke München

Das Sicherheitskonzept für die geplante Anwenderstrecke in München ist der Landesregierung in seinen Einzelheiten nicht bekannt und wurde der NLStBV auch auf Anforderung bisher nicht zur Verfügung gestellt. Dies mache - so die DB Magnetbahn GmbH im Schreiben vom 24.07.2006 - erst Sinn, wenn das EBA das Konzept für die Anwenderstrecke München genehmigt habe. Dies aber ist bislang nicht erfolgt.

Es besteht im Übrigen ein Rechtsanspruch des Betreibers auf Genehmigung der Betriebsvorschriften, wenn die Sicherheitsvorkehrungen des von ihm vorgelegten Konzeptes den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Der Betreiber kann zwar von sich aus mehr anbieten, die Genehmigungsbehörde kann aber nicht mehr fordern.

Inwieweit es sich bei dem Sicherheitskonzept für die geplante Anwenderstrecke in München um Idealvorstellungen oder tatsächlich realisierbare Vorschläge handelt, müssen die Experten beurteilen. Nach Angaben der DB Magnetbahn GmbH aus einem aktuellen Schreiben vom 05.12.2006 ist es wegen der projektspezifischen Relevanz für die TVE nicht geeignet.

Zu Nummer 3: Verfügbarkeit eines integrierten technischen Sicherungssystems

Nach den vorliegenden Erkenntnissen der Landesregierung ist derzeit kein marktfähiges integriertes technisches Sicherheitssystem vorhanden. Auch bzgl. des Entwicklungsstandes

oder der Entwicklungsdauer liegen keine belastbaren Erkenntnisse vor. Bekannt ist lediglich, dass die Entwicklung eines solchen Systems mehrere Jahre dauern würde.

Zu Nummer 4: Hinweise auf mögliche Gefahren beim Parallelbetrieb

Öffentliche Behauptungen, es habe Hinweise auf mögliche Gefahren aus dem Parallelbetrieb gegeben, die ignoriert wurden, konnten bis heute nicht belegt werden. Weder die NLStBV als Genehmigungsbehörde noch die TÜV-Arge TVE haben angabegemäß jemals entsprechende Hinweise erhalten.

Die IABG hat auf schriftliche Anfrage mitgeteilt, dass sie durch die Einrichtung eines „kontinuierlichen Verbesserungsprozesses“ ohnehin im ständigen Dialog mit den Mitarbeitern stehe.

Auch aus der wissenschaftlichen Diskussion anlässlich der „Dresdner Fachtagung Transrapid“ am 29.09.2005 lassen sich keinerlei Ansätze für entsprechende Hinweise bzw. eine Kritik an der TVE ableiten. Das Thema „Parallelbetrieb von Magnetfahrzeugen und nicht magnetbetriebenen Fahrzeugen“ hat in den 30 dort gehaltenen Vorträgen keine besondere Rolle gespielt. Insbesondere ist das zur TVE zugehörige Sicherheitssystem weder spezifisch erwähnt, noch detailliert untersucht, noch kritisiert worden. Folglich wurden auch keine Forderungen hinsichtlich notwendiger zusätzlicher technischer Sicherungen erhoben.

Zu Nummer 5: Vollständigkeit der Sicherheitsbetrachtungen

Bei Fehlen einzelner Sicherheitsbetrachtungen, die bei der Entscheidung über die Genehmigung der Betriebsvorschriften der TVE hätten berücksichtigt werden müssen, hätten die Gutachter dies erklärt bzw. diese nachfordern müssen.

Auf der unter Nummer 4 bereits erwähnten Fachtagung im September 2005 haben zwei Mitarbeiter des TÜV InterTraffic GmbH einen Vortrag zur „Begutachtung der Gesamtsicherheit der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) aus systemtechnischer Sicht“ gehalten. Diese Mitarbeiter gehören zugleich dem TÜV Rheinland an, der wiederum Teil der TÜV-Arge VME ist, die von der NLStBV als Gutachter benannt worden ist. Die Verfasser stellen ausdrücklich klar, dass während der Bau- und Betriebszeit der TVE fortlaufend Sachverhalte untersucht und hinsichtlich ihrer Sicherheitsrelevanz beurteilt worden sind. Ihr Fazit lautet: „Gegenwärtig (Betriebsführung der TVE durch die IABG) sind die zu treffenden Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit in der Systemauslegung berücksichtigt oder werden durch betriebliche Maßnahmen, die in Verfahrensanweisungen beschrieben sind, abgedeckt. Die entsprechenden Dokumente werden laufend fortgeschrieben. Sie sind für einen sicheren Betrieb der TVE unter den gegebenen Rahmenbedingungen hinreichend.“

In der Zusammenfassung des Beitrags wird ohne Einschränkungen der Satz: „Die Betriebssicherheit ist bei Beachtung der Auflagen und Hinweise gewährleistet ...“ festgehalten.

Zu Nummer 6: Anpassung der Sicherheitserfordernisse an den Personenverkehr

Das Sicherheitssystem wurde von den Gutachtern (TÜV-Arge VME und Dipl.-Ing. Siegfried Droese) in Kenntnis der Mitfahrt von Besuchern als sicher eingeschätzt. Es erfasst das Transrapidfahrzeug und die Sonderfahrzeuge über verschiedene Instrumente, verfahrenstechnische Sicherungen und teilautomatisch-technische Systeme. Auch andere Gesetze aus dem Bereich der Personenbeförderung, die hier aber nicht einschlägig sind, verweisen auf die anerkannten Regeln der Technik und sehen somit keinen über das Versuchsanlagengesetz hinausgehenden Sicherheitsstandard vor.

Zu Nummer 7: Sicherungsmaßnahmen beim Parallelbetrieb

Die Sicherungsmaßnahmen sind:

- Sperrung eines Wegstreckenabschnitts zur Absicherung des Sonderfahrzeugs
- Instrumente: Monitore, GPS-Ortung, visuelle Prüfungen etc.
- Personensicherung einschl. verfahrenstechnische Absicherungen (Bsp.: Sprechfunk, Dokumentationspflichten)
- Teilautomatische - technische Systeme.

Leicht installierbare vollautomatische technische Sicherheitsmechanismen, die den „Risikofaktor Mensch“ vollständig ausschließen, sind nach den vorliegenden Informationen bislang nicht erhältlich und nicht erprobt. Nach Einschätzung der Experten gewährleistete das genehmigte Sicherheitssystem unter Beachtung der Auflagen und Hinweise einen sicheren „Parallel-Betrieb“.

Zu Nummer 8: Betriebsblindheit

Angesichts der geschilderten ausgefeilten Genehmigungs- und Kontrollpraxis, die auch die Sonderfahrzeuge mit einbezogen hat, kann ein eingeschränktes Problembewusstsein für den Betrieb und die Betriebssicherheit auf der TVE nicht behauptet werden. Bei der Anwendung der komplexen Transrapidtechnologie wird auf fachlich ausgewiesene Experten zurückgegriffen. Die in der TÜV-Arge VME tätige TÜV Rheinland InterTraffic GmbH beispielsweise befasst sich mit der sicherheitstechnischen Begutachtung von Rad-Schiene-Systemen weltweit, mit Hochgeschwindigkeitsverkehr, konventionellem Verkehr und spurgeführtem Personennahverkehr - z. B. die Metro Kopenhagen. Weiter ist die TÜV Rheinland InterTraffic GmbH Benannte Stelle im Rahmen der Interoperabilität in verschiedenen europäischen Ländern. Die für Transrapid tätigen Mitarbeiter sind auch vom EBA für ihr jeweiliges Fachgebiet für den Transrapid als Sachverständige anerkannt. Nicht umsonst benennt die Landesbehörde bei der Begutachtung im Genehmigungsverfahren nur Sachverständige, die vom Eisenbahn-Bundesamt ausdrücklich für ihr Fachgebiet anerkannt sind. Aus diesem Grund haben sowohl die Genehmigungsbehörde als auch der Betreiber der TVE stets großen Wert darauf gelegt, für den Betrieb auf der TVE ausschließlich erfahrenes Personal einzusetzen.

Zu Nummer 9: Organisationsverschulden

Da die Betriebssicherheit unter Beachtung der Auflagen und Hinweise nach Beurteilung der Gutachter (TÜV-Arge VME und Dr.-Ing. Siegfried Droese) und entsprechend den unter Federführung des Eisenbahn-Bundesamtes erarbeiteten Sicherheitsanforderungen für Anwenderstrecken (Magnetschnellbahn Ausführungsgrundlage Gesamtsystem, Ausgabedatum 06.04.2006) gewährleistet war, lag kein Mangel im Sicherheitssystem und folglich auch kein Organisationsverschulden für derartige Mängel vor.

Zu Nummer 10: Finanzierungsdefizit

Zuständigkeiten des Landes für die Finanzierung der Anlage sind nicht gegeben. Der BMV und die Systemindustrie hat in den Jahren 2003 - 2005 ca. 30 Mio. Euro für ein Ertüchtigungsprogramm zur Verfügung gestellt, von dem 39 % in die Betriebsleittechnik, 24 % in den Fahrweg, 21 % in den Antrieb und 11 % in den Bereich Fahrzeuge (5 % Projektsteuerung) geflossen sind.

Zu Nummer 11: Aufsichtsmängel

Eine Aufsichtsbehörde für die TVE im Sinne einer Betriebsaufsicht ist nach den gesetzlichen Vorgaben - dem Versuchsanlagengesetz - nicht vorgesehen (s. o.), sodass sich insoweit die

Frage einer Verantwortung gegenüber der Aufsichtsbehörde nicht stellt: Die Landesbehörde erteilt auf der Grundlage der vorgelegten Betriebsvorschrift die Genehmigung. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr nimmt insoweit die Fachaufsicht über die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wahr.

Dennoch wurde dem Betreiber von der NLStBV aufgegeben, die TÜV Arge VME zusätzlich mit der Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften zu betrauen.

Im Rahmen der Fachaufsicht gegenüber der Genehmigungsbehörde bestand zu keinem Zeitpunkt eine Veranlassung zum Einschreiten bzw. zur Veränderung der bereits von den Vorgängerregierungen seit 1986 geübten Genehmigungs- und Aufsichtspraxis.

Zu Nummer 12: Informationspflicht

Das Parlament wurde - dem jeweiligen persönlichen aktuellen Kenntnisstand der Hausspitze entsprechend - über die Vorkommnisse umfassend und zeitnah informiert. Die Unterrichtungen erfolgten in der Ausschusssitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr am 29. September, in der Landtagsdebatte am 11. Oktober sowie in den Ausschusssitzungen am 13. Oktober, 03. November sowie 24. November 2006. Anfragen der Abgeordneten, die hierbei nicht sofort mündlich beantwortet werden konnten, wurden anschließend schriftlich beantwortet.

Die Öffentlichkeit wurde ebenfalls informiert, sobald und soweit entsprechende Erkenntnisse vorlagen und ein erkennbares Unterrichtsinteresse der Öffentlichkeit bestand.“

II.

Wesentliches Untersuchungsergebnis

1. Allgemeine Erkenntnisse zu den tatsächlichen Gegebenheiten und dem Betrieb auf der TVE

1.1. Tatsächliche Feststellungen vor Ort

Am 17.01.2007 haben die Mitglieder des Untersuchungsausschusses eine Reise zur TVE nach Lathen unternommen.³ Die Augenscheinseinnahme durch die Mitglieder des Untersuchungsausschusses und die dabei vorgenommenen Erläuterungen durch die damals noch nicht als Zeugen vernommenen Mitarbeiter der IABG, Metzner und Steinmetz, haben im Wesentlichen die folgenden Erkenntnisse erbracht:

Der Fahrweg der TVE ist einspurig und hat eine Länge von insgesamt ca. 31,5 km. An den beiden Enden einer ca. 12 km langen Geraden schließen sich jeweils Wendeschleifen an (Nord- und Südschleife). In der südlichen Hälfte der Geraden befinden sich - von Nord nach Süd betrachtet - zunächst die Stütze 120, dann der Bahnhof 1 (Bf. 1), dann die Weiche 1 und dann der Bahnhof 2 (Bf. 2). Die Weiche 1 führt auf einen kürzeren Fahrweg (Anbinderfahrweg) zum Instandhaltungsbereich der TVE mit Halle, Versuchszentrum und Abstellanlage. An der Stelle, an der der Anbinderfahrweg in den Instandhaltungsbereich übergeht (sog. Hand-Over-Point oder Übergabepunkt), gibt es eine Schiebebühne, mit der sich Radfahrzeuge von dem Anbinderfahrweg auf einen von zwei Abstellfahrwegen verschieben lassen.

Der Fahrbetrieb auf der TVE wird von einem sog. Leitstand aus geleitet. Die Tür zum Leitstand kann von innen verschlossen werden. Im Leitstand befinden sich drei Bedienpulte, ein - in Blickrichtung Fenster - linkes, ein mittleres und ein rechtes. Regelmäßig sind auf dem Leitstand zwei Personen tätig, nämlich ein Fahrdienstleiter (auch: 1. Leitstandsoperator) an dem rechten Bedienpult

³ Siehe dazu auch oben I. 9.4.

und ein weiterer überwachender zweiter Fahrdienstleiter (auch: 2. Leitstandsoperator) an dem mittleren Bedienpult; das linke Bedienpult, dessen Funktionen mit denen des rechten Bedienpultes identisch sind, bleibt unbesetzt.

An dem rechten Bedienpult, dem Hauptarbeitsplatz, sind u. a. vier Bildschirme vorhanden, welche die Bedienoberfläche des Zugsicherungssystems darstellen. Als Zugsicherungssystem wird eine sog. Betriebsleittechnik - das „Operation Controls System“ (OCS) der Fa. Siemens - eingesetzt, deren jeweilige Version mit einer entsprechenden Zahl bezeichnet wird, zuletzt die Betriebsleittechnik 4 oder abgekürzt BLT 4 genannt. Die vier Bildschirme zeigen ein Abbild der Strecke, nämlich die Gerade, den Anbinderfahrweg zum Versuchszentrum und zur Abstellanlage, die nördliche und die südliche Wendeschleife. Über die Bildschirme kann der Fahrdienstleiter alle Bedienhandlungen vornehmen, die für die Abwicklung des Fahrbetriebes erforderlich sind. Auf den Bildschirmen zu erkennen sind z. B. der jeweilige Standort des Magnetschwebefahrzeuges, sog. Fahrstraßen und sog. Streckensperren. Unter Fahrstraßen versteht man bestimmte Abschnitte des Fahrweges, die für ein konkretes Fahrvorhaben des Magnetschwebefahrzeuges reserviert sind, und auf denen sich das Magnetschwebefahrzeug gesichert bewegen kann. Fahrstraßen werden auf den Bildschirmen farblich dargestellt. Streckensperren - auch als (elektronische) Fahrwegssperre, Blockssperre, Blockssicherung oder Streckenblock bezeichnet - sind bestimmte Abschnitte des Fahrweges, die für ein Befahren mit dem Magnetschwebefahrzeug von der elektronischen Betriebsleittechnik gesperrt sind. In gesperrte Bereiche kann das Magnetschwebefahrzeug nicht einfahren bzw. vor deren Erreichen würde das fahrende Magnetschwebefahrzeug durch Eingreifen der Betriebsleittechnik zum Stillstand gebracht werden. Eine Streckensperre wird durch den jeweiligen Fahrdienstleiter eingerichtet und über die Kommando freigabe dem System bekannt gegeben. In der Anzeige auf den Bildschirmen wird eine Streckensperre als Doppellinie gekennzeichnet. Die Position von eventuell auf der Strecke befindlichen Radfahrzeugen ist auf den Bildschirmen am rechten Bedienpult nicht zu erkennen.

Am mittleren Bedienpult gibt es keine Bildschirme für die Betriebsleittechnik. Dort befinden sich Diagnoseeinrichtungen für technischen Subsysteme, ein allgemeiner PC-Arbeitsplatz (insbesondere für Dokumentationszwecke) und - ganz links - ein Display für ein GPS⁴-System. Das GPS-System fragt in bestimmten Zeitintervallen die Positionen des Magnetschwebefahrzeuges und der Radfahrzeuge ab und stellt diese auf dem Bildschirm dar. Das GPS-System liefert Informationen über den Ort, die Geschwindigkeit und die Fahrtrichtung der erfassten Fahrzeuge zum letzten abgefragten Zeitpunkt. Ein solches Display für das GPS-System gibt es am rechten Bedienpult nicht.

Über dem mittleren Bedienpult sind sechs Monitore angebracht, die Videobilder von verschiedenen Abschnitten des Fahrweges zeigen. Die auf den drei unteren Monitoren angezeigten Videobilder zeigen die Weichen. Die Bilder auf den drei oberen Monitoren sind grundsätzlich variabel einstellbar, können aber nicht jeden Punkt der Strecke darstellen, z. B. auch nicht den Unfallort.

Das rechte wie das mittlere Bedienpult weisen jeweils ein zusätzliches kleines Bedienpult mit einem roten Not-Aus-Taster (AOCS = Auxiliary Operation Control System = Zusatzbetriebsleittechnik) auf. Damit können unabhängig von der Betriebsleittechnik die Bremsen im Magnetschwebefahrzeug vom Leitstand aus ausgelöst werden, sog. „Emergency Stop“. Eine entsprechende Notstoppfunktion befindet sich auch in beiden Cockpits des Magnetschwebefahrzeuges. Radfahrzeuge verfügen über keine technische Einrichtung, mit der sie vom Leitstand aus angehalten werden könnten, und über keine Monitore mit Informationen aus der Betriebsleittechnik.

Für die Kommunikation auf der TVE werden im Wesentlichen zwei Funksysteme genutzt, ein 38-GHz-Richtfunk (auch „Intercom-Funksystem“ genannt) und ein Bündelfunksystem im 70-cm-Band, intern auch als „Betriebsfunk“ bezeichnet. Leitstand und Magnetschwebefahrzeug sind jeweils mit beiden Funksystemen ausgestattet, das Radfahrzeug nur mit dem Betriebsfunk, d. h. nicht mit dem Richtfunk. Der Sprechverkehr aus dem Richtfunk kann an ausgewählten Sprechstellen mitgehört werden, z. B. im Büro des Betriebsleiters. Beim Betriebsfunk können verschiedene Sprechgruppen eingestellt werden. Wenn im Betriebsfunk die Sprechgruppe „Leitstand“ gewählt ist und die jeweiligen Stationen eingeschaltet sind, kann z. B. im Magnetschwebefahrzeug der Sprechverkehr zwi-

⁴ = G(lobal) P(ositioning) S(ystem)

schen dem Leitstand und einem Radfahrzeug mitgehört werden. Im Leitstand befinden sich die Stationen für beide Funksysteme (nur am rechten Bedienpult).

1.2. Erkenntnisse über Betriebsvorgänge

1.2.1. Betriebliches Regelwerk

Neben der jeweiligen Betriebsvorschrift existieren für den Betrieb auf der TVE noch Verfahrensanweisungen, Arbeitsanweisungen und Einzelregelungen. Verfahrensanweisungen enthalten grundsätzliche Regelungen zu bestimmten betrieblichen Prozessen. Arbeitsanweisungen beschreiben präzisierend die Tätigkeiten von Betriebsbediensteten. Einzelregelungen betreffen aktuelle oder zeitlich begrenzte Sachverhalte (z. B. zu beachtende befristete Auflagen oder Bedingungen) und sollen in je einem sog. „Roten Ordner“ im Leitstand wie im TR 08 aufbewahrt werden.

Für die BLT 4 gibt es - wie für andere verwendete Bauteile o. ä. - Anwendungshinweise des Herstellers, nämlich die sog. Anforderungsspezifikation „Anwendungsregeln OCS“ der Fa. Siemens. Dort wird u. a. ausgeführt, dass bewegliche Instandhaltungseinrichtungen - wie z. B. Radfahrzeuge - , die nicht durch die Betriebsleittechnik OCS überwacht werden, nur in gesperrten Fahrwegabschnitten betrieben werden dürfen. Auf diese „Anwendungsregeln OCS“ wird in einer Arbeitsanweisung AA-BT-FB 10 der IABG allgemein verwiesen durch die Formulierung „Im Zusammenhang dieses Papiers sind nachfolgend benannte Dokumente besonders zu berücksichtigen“.

1.2.2. Inspektionsfahrt und Rangiermanöver zum Beginn eines Betriebstages

Zu Beginn eines typischen Betriebstages, an dem Fahrten mit dem Magnetschwebefahrzeug auf der TVE durchgeführt wurden, befanden sich das Magnetschwebefahrzeug - bestehend aus einer Endsektion 1, einer Mittelsektion und einer Endsektion 2 - und ein radgetriebenes Instandhaltungsfahrzeug zunächst beide im Instandhaltungsbereich. Sodann fuhr das Radfahrzeug über den Anbinderfahrweg und die Weiche 1 auf den (Haupt-) Fahrweg und anschließend den gesamten Fahrweg einmal ab, damit die Besatzung den Fahrweg auf Schäden und den Fahrweg wie den umgebenden Freiraum auf Hindernisse wie z. B. abgebrochene Äste o. ä. untersuchen konnte. Ergaben sich auf dieser Kontrollfahrt - auch Inspektionsfahrt genannt - keine Bedenken gegen Fahrten des Magnetschwebefahrzeuges, hatte sodann das Radfahrzeug den Fahrweg für das Magnetschwebefahrzeug frei zu machen. Dazu musste das Radfahrzeug vom Fahrweg in den Instandhaltungsbereich hinein fahren und das Magnetschwebefahrzeug umgekehrt aus dem Instandhaltungsbereich heraus auf den Fahrweg (sog. Einsetzfahrt). Für dieses Rangiermanöver der beiden Fahrzeuge existieren - rein tatsächlich und damit unabhängig von der Frage der Vereinbarkeit mit den Betriebsvorschriften - mindestens drei unterschiedliche Vorgehensweisen. Bei der ersten Variante fährt erst das Radfahrzeug über die Weiche 1 und den Anbinderfahrweg auf die Schiebebühne, wird mit dieser durch Parallelversetzung auf einen Abstellfahrweg verschoben und dann fährt das Magnetschwebefahrzeug aus dem Instandhaltungsbereich über den Anbinderfahrweg und die Weiche 1 hinweg auf den Fahrweg. Die zweite Variante besteht darin, dass das Radfahrzeug auf dem Fahrweg bei Stütze 120 in einiger Entfernung *nördlich* der Weiche 1 anhält, das Magnetschwebefahrzeug vom Instandhaltungsbereich über den Anbinderfahrweg und die Weiche 1 hinweg bis zum Bahnhof 1 auf den Fahrweg fährt, dort die Fahrtrichtung ändert, südlich über die Weiche 1 bis zum Bahnhof 2 setzt und dort anhält, das Radfahrzeug über die Weiche 1 in den Anbinderfahrweg und in den Instandhaltungsbereich fährt, und zuletzt das Magnetschwebefahrzeug Richtung Norden mit seiner Fahrt beginnen kann. Die dritte Variante ähnelt der zweiten, nur hält das Radfahrzeug dort in einiger Entfernung *südlich* der Weiche 1 (etwa beim Bahnhof 2), das Magnetschwebefahrzeug fährt über den Anbinderfahrweg und die Weiche 1 bis zum Bahnhof 1 und hält dort, das Radfahrzeug fährt über die Weiche 1 hinweg nach Norden bis kurz vor das dort stehende Magnetschwebefahrzeug, ändert die Fahrtrichtung, fährt über die Weiche 1 und den Anbinderfahrweg zum Instandhaltungsbereich und das Magnetschwebefahrzeug kann mit seiner Fahrt beginnen. Die unterschiedlichen Varianten des Rangierens kamen auch tatsächlich zur Anwendung. Die erste Fahrt des Magnetschwebefahrzeuges wurde meist als Kontrollfahrt zur Fahrwegvermessung genutzt, sog. Messfahrt. Die Fahrwegvermessung begann dabei immer im Abzweig der Südschleife und war nach der Betriebsvorschrift mit einer Geschwindigkeit von genau 175 km/h durchzuführen.

1.2.3. Sogenannter „Glatteisunfall“ im Jahr 2004

Im Jahr 2004 kam es auf der TVE zu einem Zusammenstoß zwischen zwei Radfahrzeugen. Am Unfallort herrschte Glatteis auf der Strecke. Ein bremsendes Radfahrzeug kam nicht rechtzeitig zum Stehen und fuhr auf ein anderes stehendes Radfahrzeug auf. Nachdem die Unfallschäden zunächst geringer eingeschätzt worden waren, stellte sich später heraus, dass insgesamt Reparaturkosten von ca. 100 000 Euro aufzuwenden waren. Dieser Unfall wurde bzw. wird unter den Beteiligten verkürzt als „Glatteisunfall“ bezeichnet.

2. Rechtliche Grundlagen des Betriebs auf der TVE

Der Untersuchungsausschuss hat in seinen Sitzungen vom 19.02.2007 und vom 01.03.2007 jeweils auf Antrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen einstimmig dem GBD Aufträge zur Klärung verschiedener Rechtsfragen erteilt, insbesondere zu den Rechtsgrundlagen für den Betrieb auf der TVE und für das Tätigwerden der Behörden. Hierzu hat der GBD in seiner Stellungnahme vom 12.03.2007 im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

2.1. Einschlägige Rechtsvorschriften für den Betrieb auf der TVE

2.1.1. Alle Beteiligten haben in der Vergangenheit die TVE als „sonstige Anlage“ i. S. d. § 12 Abs. 4 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr vom 29.01.1976⁵ (im Folgenden: VersuchsanlagenG) behandelt: So wurde die TVE nicht vom Bund, sondern von dem Industriekonsortium bzw. der MVP betrieben (vgl. § 11 Abs. 1. Satz 1 VersuchsanlagenG⁶); auch hat nicht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Betriebsvorschriften erlassen (vgl. § 11 Abs. 2 Satz 1 VersuchsanlagenG⁷), sondern die Betriebsvorschriften sind von den Betreibern vor der Inbetriebnahme aufgestellt und dann von dem NLSStB bzw. der NLSStBV genehmigt worden; weiterhin wurde in den Genehmigungen jeweils ausdrücklich auf § 12 VersuchsanlagenG Bezug genommen. Tatsächlich entspricht diese Handhabung der Rechtslage.

Gemäß §§ 1 Abs. 1 Satz 1, 12 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG gilt das Gesetz für Anlagen zur „Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr“. Auf der TVE wurden solche Techniken erprobt. Insoweit unterfällt die TVE grundsätzlich der Geltung des VersuchsanlagenG. Das VersuchsanlagenG unterscheidet zwei Typen von Versuchsanlagen: Versuchsanlagen des Bundes gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG⁸ und sog. „andere Versuchsanlagen“ gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG⁹. Eine Versuchsanlage des Bundes würde voraussetzen, dass die Errichtung durch die Bundesrepublik Deutschland (so § 1 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG¹⁰) und Verwaltung und Betrieb durch den Bund (so § 11 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG¹¹) erfolgt wären. Eigentümerin (und Betreiberin) der TVE war bis 2004 die 1981 gegründete Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme (MVP). Der Versuchsbetrieb wurde in dieser Zeit von der Industrieanlagenbetriebsgesellschaft (IABG) im Auftrag der MVP durchgeführt. Auch

⁵ BGBl. I 1976, S. 241 ff.

⁶ § 11 Abs. 1. Satz 1 VersuchsanlagenG: „Die Versuchsanlage nach § 1 wird vom Bund verwaltet und betrieben.“

⁷ § 11 Abs. 2 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt für die Versuchsanlage Betriebsvorschriften als allgemeine Verwaltungsvorschriften.“

⁸ § 1 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr der Bundeseisenbahnen errichtet die Bundesrepublik Deutschland eine Versuchsanlage als Bundeseisenbahnanlage.“

⁹ § 12 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Die §§ 2, 3, 5 bis 9 gelten sinngemäß auch in den Fällen, in denen Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr von anderen Stellen im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben werden sollen.“

¹⁰ § 1 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr der Bundeseisenbahnen errichtet die Bundesrepublik Deutschland eine Versuchsanlage als Bundeseisenbahnanlage.“

¹¹ § 11 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Die Versuchsanlage nach § 1 wird vom Bund verwaltet und betrieben.“

wenn der Bund wesentliche Kostenanteile übernommen bzw. zugeschossen hat und an den Gesellschaftern der MVP in unterschiedlichem Umfang beteiligt¹² (gewesen) ist, hat er die TVE nicht selbst errichtet und auch in der Folgezeit nicht verwaltet.

Damit hat es sich bei der TVE nicht um eine in den §§ 1 bis 11 VersuchsanlagenG geregelte Versuchsanlage des Bundes gehandelt, sondern die TVE ist „von anderen Stellen im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben“ worden und stellt daher eine „andere Versuchsanlage“ gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG dar. Für eine solche „andere Versuchsanlage“ gelten nicht alle Vorschriften des VersuchsanlagenG, sondern nur die in § 12 VersuchsanlagenG ausdrücklich aufgeführten, nämlich die §§ 2, 3, 5 bis 9 VersuchsanlagenG sinngemäß.

2.1.2. Weiterhin ist grundsätzlich auch das Allgemeine Magnetschwebebahngesetz vom 19.07.1996¹³ (im Folgenden: AMbG) auf die TVE anwendbar, denn nach § 1 AMbG gilt das AMbG zunächst allgemein für „Magnetschwebebahnen“ und auf der TVE verkehr(t)en (mindestens auch) Magnetschwebebahnen. Allerdings beziehen sich fast alle Regelungen des AMbG ausdrücklich nur auf „öffentliche Magnetschwebebahnen“, insbesondere die Genehmigungspflicht gemäß § 5 AMbG. Um eine solche „öffentliche Magnetschwebebahn“ hat es sich auf der TVE nicht gehandelt. „Öffentliche Magnetschwebebahnen“ werden in § 2 AMbG definiert als solche, die „gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und jedermann (...) nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann“. Zweifelhaft ist schon, ob beim Betrieb auf der TVE überhaupt eine „Beförderung“ vorgelegen hat, denn regelmäßig dient eine Beförderung - nach allgemeinem Sprachverständnis - dazu, eine Person (oder Güter) von einem Punkt A zu einem Punkt B zu verbringen¹⁴; eine derart verstandene Beförderung fand bei den Besucherfahrten allerdings nicht statt bzw. stand nicht im Mittelpunkt, denn die Fahrten auf der TVE dienten keinem Besucher dazu, von einem Ort zu einem anderen zu gelangen, sondern es ging um das Fahrerlebnis an sich. Jedenfalls aber fehlt es an dem in der Definition in § 2 AMbG aufgestellten Erfordernis, dass die TVE bzw. der dort jeweils eingesetzte Magnetschwebezug durch *jedermann* benutzt werden konnte. Wie in den Kommentierungen zur Parallelvorschrift des § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes¹⁵ (im Folgenden: AEG) ausgeführt, wird eine Benutzbarkeit durch jedermann und damit eine sog. öffentliche Nutzbarkeit angenommen, wenn „jeder zahlungswillige potenzielle Kunde die Güter- oder Personenbeförderung nutzen kann“¹⁶. Für die TVE erscheint eine solche öffentliche Nutzbarkeit zweifelhaft. Zwar ist nicht im Einzelnen bekannt, in welcher Weise und ggf. nach welchen Kriterien durch den Betreiber entschieden wurde, welcher Interessent wann eine Fahrt mit dem TVE antreten konnte; jedenfalls aber wurden Mitfahrmöglichkeiten vom Betreiber „zugeteilt“. Nach § 7 AMbG dagegen wären Betreiber *öffentlicher* Magnetschwebebahnen zur Beförderung von Personen unter gewissen Voraussetzungen *verpflichtet*. Dieser Beförderungspflicht entspräche umgekehrt ein Beförderungsanspruch des Fahrgastes. Auf der TVE standen aber sogar angemeldete und bestätigte (Besucher-) Fahrten immer unter dem Vorbehalt, dass sie sich an dem konkreten Tag dann auch tatsächlich mit dem Testprogramm vereinbaren ließen. Hierauf wird in dem von der IABG verwendeten Informationsschreiben an Interessenten¹⁷ auch ausdrücklich hingewiesen: „(...) Ihre Fahrt (...) ist für (...) geplant. Da die Demonstrationsfahrten zum laufenden Testprogramm gehören, sind Änderungen des Ablaufs jederzeit möglich. Bitte haben Sie daher Verständnis, wenn die Fahrt nicht wie geplant durchgeführt werden kann.“ Auch hatte nach der jeweiligen Betriebsvorschrift - hier: Punkt 1.2 (7) der Betriebsvorschrift¹⁸ - der Betriebsleiter die letztendliche Entscheidungsbefugnis, ob Besucher mitfahren durften oder nicht. Offenbar hat die Touristikgesellschaft gerade wegen der nicht garantierten Mitfahrten im Transrapid zuletzt auch nur noch Besichtigungen der Anlage vermittelt und es einer individuellen Klärung vor Ort überlassen, ob eine Mitfahrt im

¹² Beteiligung des Bundes an der Lufthansa AG: 1987 = 65,38 Prozent; 1989 = 51,62 Prozent; 1994 = 35,68 Prozent.

¹³ BGBl. I 1996, S. 1019 ff.

¹⁴ vgl. Duden - Deutsches Universalwörterbuch, 4. Aufl. 2001: „befördern (...) 1. mithilfe eines Transportmittels von einem Ort an einen anderen bringen (...)“; Meyers Enzyklopädisches Lexikon, 9. Aufl. 1971: „Beförderung (...) die Verbringung von Personen oder Gütern von Platz zu Platz“.

¹⁵ BGBl. I 1993, S. 2378.

¹⁶ so Kramer, in: Das Deutsche Bundesrecht (Loseblattsammlung), Stand: Januar 2006, Allgemeines Eisenbahngesetz (Kommentar), zu § 3

¹⁷ vgl. Bl. 214 Akten des MW Band Nr. 27.

¹⁸ Die dortige Regelung lautet: „Die Mitfahrt von betriebsfremden Personen bedarf der Zustimmung des Betriebsleiters.“

Transrapid tatsächlich verfügbar war¹⁹. Insgesamt lässt sich jedenfalls kein Beförderungsanspruch annehmen und damit auch keine öffentliche Nutzbarkeit für die TVE bzw. den dort jeweils eingesetzten Magnetschwebezug.

2.1.3. Auf den Betrieb der TVE nicht anwendbar ist die Verordnung über den Bau und Betrieb von Magnetschwebebahnen v. 23.09.1997²⁰ (im Folgenden: MbBO). Denn die MbBO gilt nur für öffentliche Magnetschwebebahnen, und um eine solche hat es sich bei der TVE nicht gehandelt. Schon die gemäß Artikel 80 Abs. 1 Satz 3 Grundgesetz (im Folgenden: GG) erforderlichen Hinweise auf die Ermächtigungsgrundlagen zur MbBO nennen u. a. § 10 Abs. 1 Nr. 2 AMbG bzw. § 10 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 3 AMbG, die ausdrücklich nur für öffentliche Magnetschwebebahnen gelten²¹. Die Beschränkung auf öffentliche Magnetschwebebahnen wird z. B. auch an § 4 MbBO deutlich. Danach darf ein Fahrbetrieb erst nach Erteilung einer Betriebserlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes aufgenommen werden. Eine Genehmigungspflicht ist im AMbG wiederum nur für öffentliche Magnetschwebebahnen vorgesehen.

2.1.4. Ebenfalls nicht anwendbar ist das Personenbeförderungsgesetz vom 08.08.1990²² (im Folgenden: PBefG). Für die erforderliche Gleichsetzung zwischen den auf der TVE betriebenen Magnetschwebezügen und Straßenbahnen nach § 4 Abs. 2 PBefG fehlt es jedenfalls daran, dass der Betrieb auf der TVE „ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- und Nachbarschaftsbereich“ gedient hätte. Denn selbst für einen weiter verstandenen „Nachbarschaftsbereich“ wäre eine „wirtschaftliche und verkehrsmäßige Verflechtung der Orte“²³ erforderlich, d. h. u. a., dass der Verkehr zwischen den Nachbarorten demjenigen eines Ortsverkehrs vergleichbar ist²⁴. Dies lässt sich für die Besucherfahrten auf der TVE kaum annehmen; allenfalls ließen sich diese Fahrten mit einem - simulierten - Beförderungsverkehr über größere Distanzen vergleichen, jedenfalls aber nicht mit einer Strecke im Orts- oder Nachbarschaftsbereich i. S. d. PBefG.²⁵

2.1.5. Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) kann nicht angewendet werden, denn es gilt gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 AEG²⁶ nur für Eisenbahnen und nimmt Magnetschwebebahnen gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 AEG ausdrücklich vom Anwendungsbereich des Gesetzes aus.

2.1.6. Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 08.09.1938²⁷ (im Folgenden: EVO) ist ebenso eindeutig nicht anwendbar. Anwendungsbereich der Vorschrift ist nach ihrem § 1 „die Beförderung von Personen und Reisegepäck durch öffentliche Eisenbahnen“. Bei der TVE bzw. dem jeweils eingesetzten Magnetschwebezug handelte es sich weder um eine „Eisenbahn“ noch um eine „öffentliche“ Eisenbahn²⁸.

¹⁹ So jedenfalls die Aussage des Zeugen Bröring.

²⁰ BGBl. I 1997, S. 2329.

²¹ § 10 Abs. 1 AMbG: „Zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer, wird das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, für öffentliche Magnetschwebebahnen Rechtsverordnungen zu erlassen, die ...“

²² BGBl. I 1990, S. 1690.

²³ So BVerwGE 30, S. 257 ff. (265).

²⁴ Vgl. Fielitz/Grätz, Personenbeförderungsgesetz, Loseblattkommentar (Stand: Dezember 2005), § 4 PBefG Rn. 2.

²⁵ Hierfür spricht auch, dass gemäß § 8 Abs. 1 S. 2 PBefG im Zweifel nur als öffentlicher Personennahverkehr angesehen wird, „wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt“. Bereits bei nur zwei Runden auf Teststrecke (je 31 km) wäre dagegen schon eine Reiseweite von 62 km erreicht.

²⁶ § 1 Abs. 2 Satz 1 und 2 AEG: „Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart.“

²⁷ RGBl. II 1938, S. 663.

²⁸ Zum Merkmal „öffentlich“ s. o. 2.1.2.

2.2. Zuständigkeit und Prüfungsaufgaben niedersächsischer Behörden

Gemäß § 12 Abs. 4 VersuchsanlagenG²⁹ ist zunächst die oberste Landesbehörde zuständig, d. h. das MW. Das Ministerium hat allerdings von der gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 VersuchsanlagenG vorgesehenen Möglichkeit einer Zuständigkeitsübertragung Gebrauch gemacht und 1986 durch Erlass³⁰ das NLStB als zuständige Genehmigungsbehörde bestimmt. Hierdurch ist das NLStB und später dessen Nachfolger - die NLStBV - zuständige Genehmigungsbehörde geworden.

Ausdrücklich vorgesehen ist in § 12 Abs. 4 VersuchsanlagenG nur eine Prüfung der zur Genehmigung vorgelegten Betriebsvorschriften. Damit stellt sich die Frage, ob die NLStBV oder andere Landesbehörden über die Genehmigungsentscheidung hinaus auch noch eine Überwachung des (laufenden) Betriebs der TVE vorzunehmen haben.

Im VersuchsanlagenG findet sich keine Regelung über weitere Überwachungspflichten oder -rechte von Behörden des Landes. Ausdrücklich ist in § 12 Abs. 4 VersuchsanlagenG nur von „Genehmigung“ der Betriebsvorschriften bzw. „genehmigen“ die Rede.

Aus dem ebenfalls grundsätzlich anwendbaren AMbG ergibt sich keine einschlägige Vorschrift für eine Überwachung. Wie oben dargelegt, sind weite Teile des AMbG wegen der Beschränkung auf - bei der TVE nicht gegebene - öffentliche Magnetschwebebahnen gar nicht anwendbar. Für die in § 3 AMbG aufgeführte Verpflichtung des Betreibers, „den Betrieb sicher zu führen und die Magnetschwebebahnstrecken, sonstige Magnetschwebebahnanlagen, Fahrzeug und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten“, sieht das Gesetz keine Eingriffskompetenzen für Landesbehörden vor. Auf eine gemäß § 5 AMbG vorgesehene Genehmigung für Betreiber kann nicht abgestellt werden, weil diese ebenfalls ausdrücklich nur öffentliche Magnetschwebebahnen betreffen würde und im Übrigen auch nicht durch Landesbehörden, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt zu erteilen gewesen wäre.

Eine Überwachungszuständigkeit des Landes lässt sich auch nicht aus Regelungen in den Betriebsvorschriften ableiten. Die Betriebsvorschriften waren Regelungen, die der Betreiber selbst aufgestellt hatte und die dann von der NLStBV genehmigt worden waren. Die Frage der Zuständigkeit oder Unzuständigkeit staatlicher Stellen beruht aber auf gesetzlichen Regelungen. Es steht nicht in der Befugnis Privater, über eine Zuständigkeit staatlicher Stellen zu bestimmen oder eine solche durch eigene Regelungswerke - wie z. B. die Betriebsvorschrift - zu schaffen. Auch ergibt sich aus Punkt 1.1 (3) der Betriebsvorschrift gerade, dass nicht die Genehmigungs(!)behörde „die Einhaltung der Betriebsvorschrift ... überwacht“, sondern eben die TÜV-Arge. Dass diese dabei als „Gutachter der Genehmigungsbehörde“ bezeichnet wird, ist bei genauer rechtlicher Prüfung als etwas missglückte Formulierung anzusehen, denn - wie unten näher ausgeführt - bestanden zwischen TÜV-Arge und Genehmigungsbehörde keine vertraglichen Beziehungen, sodass statt von „Gutachter der Genehmigungsbehörde“ wohl rechtlich genauer von „durch die Genehmigungsbehörde vorgegebenem Gutachter“ hätte gesprochen werden müssen.

2.3. Bestehende Vertragsverhältnisse und Weisungsrechte

Über *Vertragsschlüsse* zwischen dem jeweiligen Betreiber der TVE und den beteiligten Behörden ist nichts bekannt. Auch findet sich in den dem Ausschuss zugänglichen Unterlagen kein solcher Vertrag. Insoweit ist von keinen Vertragsverhältnissen auszugehen.

Der jeweilige Betreiber und die TÜV-Arge dagegen haben miteinander mehrere Verträge schriftlich - und möglicherweise auch weitere stillschweigend - geschlossen. Inhalt dieser Verträge war insbesondere die in den Betriebsvorschriften erwähnte Überprüfung des Betreibers durch die TÜV-Arge auf die Einhaltung der Betriebsvorschriften. Auf diese Einschaltung der TÜV-Arge hatte die Genehmigungsbehörde hingewirkt und entsprechende Auflagen in die Genehmigungen der Betriebsvorschriften aufgenommen, so z. B. Auflage A 2 in der Genehmigung vom 28.03.06 („Die TÜV-Arge hat die Einhaltung der Betriebsvorschriften zu überwachen.“). Ein Vertrag zwischen dem Land und

²⁹ Zum Wortlaut des § 12 Abs. 4 VersuchsanlagenG s. o. Fußnote 2.

³⁰ Erlass d. MW. v. 10.10.1986 - 11.1-3.5.6/12, Nds. MBl. Nr. 39/1986, S. 1014.

der TÜV-Arge in Bezug auf die Überprüfung der Betriebsvorschriften liegt wiederum nicht vor, d. h. es bestanden insoweit auch keine vertraglichen Weisungsrechte der Behörde gegenüber der TÜV-Arge. Ebenso wenig ergeben sich in diesem Verhältnis (echte) Weisungsbefugnisse aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften. Es fehlt hierfür an einer gesetzlichen Grundlage, denn die oben genannten gesetzlichen Vorgaben trafen nur den jeweiligen Betreiber der TVE, nicht aber die TÜV-Arge. Öffentlich-rechtliche „Weisungen“ in einem fachaufsichtlichen Verhältnis des Vorgesetzten gegenüber seinen Mitarbeitern bzw. der höheren gegenüber der nachgeordneten Behörde kamen nicht in Betracht, denn die TÜV-Arge war nicht in die Verwaltungsorganisation einbezogen, unterstand keiner Fachaufsicht, etwa der NLStBV, und war damit auch keine nachgeordnete Behörde.

3. Unfallhergang gemäß Untersuchungsbericht des EBA vom 19.04.2007

Die Staatsanwaltschaft Osnabrück hat mit Schreiben vom 25.09.2006 das EBA gebeten, im Wege der Amtshilfe einen Untersuchungsbericht dazu zu erstellen, welche Ursachen zum Unfall am 22.09.2006 geführt haben. Das EBA hat den Untersuchungsbericht vom 19.04.2007 an die Staatsanwaltschaft Osnabrück übersandt. Die Staatsanwaltschaft hat den Untersuchungsbericht mit Anschreiben vom 20.04.2007 dem Untersuchungsausschuss als Abschrift zur Verfügung gestellt und dazu ausgeführt, „dass auch der Inhalt des Berichts als Bestandteil des Ermittlungsverfahrens der Vertraulichkeit unterliegt“. Sodann hat die Staatsanwaltschaft mit Schreiben vom 30.05.2007 mitgeteilt, es bestünden „keine Bedenken gegen eine Aufhebung der Vertraulichkeit im Hinblick auf die Feststellungen des Bundesamtes“. Im Untersuchungsausschuss ist dementsprechend in der öffentlichen Sitzung vom 28.06.2007 der Untersuchungsbericht auszugsweise verlesen worden.

Nach dem Untersuchungsbericht des EBA wurde am Unfalltag offenbar die - oben beschriebene - Rangiervariante 2 begonnen, aber nicht zu Ende geführt. Zum Unfallhergang im Einzelnen führt der Untersuchungsbericht des EBA aus:

„Am 22.09.2006 um 09:54 Uhr kam es auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) zum Zusammenstoß des Magnetschwebefahrzeugs (TR 08) mit dem auf Stütze 120 abgestellten Sonderfahrzeug.

Das Sonderfahrzeug war um 08:00 Uhr zur arbeitstäglich üblichen Inspektionsfahrt gestartet. Die Inspektionsfahrt erfolgte über die Nordschleife zur Südschleife der TVE und endete zunächst um 08:59 am sog. Bahnhof 2, d. h. an der Plattform, die regelmäßig auch zum Einstieg von Fahrgästen in den TR 08 dient.

Nach einem Halt von 25 Minuten erfolgte um 09:24 die Fahrt des Sonderfahrzeugs vom Bahnhof 2 zur Stütze 120, Ankunft dort um 09:28 Uhr.

Um 09:43 Uhr erfolgte die Fahrt der TR 08 vom so genannten Hand-Over-Point HPO (= Übergabepunkt zwischen Instandhaltungsbereich und Strecke) über den Anbinderfahrweg und Weiche 1 zum sog. Bahnhof 1, wo er um 09:45 Uhr ankam. Nach Umstellen der Weiche 1 fuhr der TR 08 um 9:47 Uhr in Richtung Süden zum Bahnhof 2, Ankunft dort um 09:49 Uhr.

Um 09:53 startete der TR 08 in Richtung Norden und prallte nach einer Fahrzeit von 60 Sekunden und einer Fahrstrecke von 1605 m mit einer Geschwindigkeit von 179 km/h auf das an der Stütze 120 befindliche Sonderfahrzeug.

Der Bug des TR 08 unterfuhr das Sonderfahrzeug, welches dann wie eine Stanze in die erste Fahrzeugsektion eindrang und diese völlig zerstörte.“

Feststellungen des Untersuchungsberichts zu den Unfallursachen des vorstehend beschriebenen Unfallhergangs werden unten zu Punkt 6 wiedergegeben.

4. Ergebnisse der Zeugenvernehmungen und Sachverständigenanhörungen zu den einzelnen Fragekomplexen des Untersuchungsauftrages

4.1. Zum Fragekomplex Nr. 1 („ob und inwieweit es Fehlverhalten oder Organisationsdefizite oder konkrete Informationsdefizite, die strukturelle Ursachen haben, im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) bzw. in seiner untergeordneten Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowie in der von der Landesbehörde beauftragten Kontroll- und Überwachungsinstanz TÜV Arbeitsgemeinschaft Versuchsanlage Emsland (TÜV-ARGE) im Zusammenhang mit der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) seit Januar 1998 bis einschließlich 24.11.2006 gegeben hat, und zur Klärung, ob und wenn ja, wie sich dies ggf. auf die Betriebsgenehmigungen und die Betriebspraxis der TVE durch die Betreiber der TVE, der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) und DB-Magnetbahn-AG, insbesondere in Bezug auf die Sicherheitsauflagen, die Betriebsüberwachung und den faktischen Betrieb der Versuchsanlage seit 1998 ausgewirkt hat“)

4.1.1. Grundstrukturen bei den beteiligten Behörden und der TÜV-Arge

4.1.1.1. Organisationsaufbau und Informationswege

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt³¹:

Der **Zeuge Dr. Fischer** hat angegeben, er sei seiner Erinnerung nach in den Jahren seiner Amtszeit als Wirtschaftsminister insgesamt, insbesondere aber in den Jahren 1998 bis 2000, nie mit genehmigungs- oder aufsichtsrechtlichen Fragen des Transrapid befasst gewesen, sondern nur mit verkehrspolitischen und industriepolitischen Fragestellungen. Er habe den Eindruck gehabt, dass die Organisation der Landesstraßenbaubehörde leistungsfähig und nicht defizitär gewesen sei und eine ausreichende Kommunikation zwischen der Landesbaubehörde und dem Ministerium bestanden habe. Ihm sei kein Vorfall in Erinnerung, bei dem das Informationssystem in seinem Amtsbereich während seiner Amtszeit nicht funktioniert habe.

Die **Zeugin Dr. Grote** hat ausgesagt, sie habe während ihrer Amtszeit als Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium von November 1998 bis März 2003 regelmäßige Gespräche mit dem Referat im Ministerium und der Führung des Landesamtes gehabt. Mit dem Thema Betriebsgenehmigungen sei sie ihrer Erinnerung nach nicht befasst gewesen, dies sei nie ein Thema auf der Hausleitungsebene gewesen. Auch mit Entwicklungsfragen zu Sicherheitssystemen und Sicherheitsaspekten oder überhaupt technischen Fragen sei sie nie befasst gewesen. Im Ministerium habe es ihrer Erinnerung nach keine festen Regeln gegeben, wann irgendwelche Vorfälle auf der Transrapidstrecke nach oben gemeldet werden mussten. Sie habe keinen Bedarf gesehen, organisatorische Änderungen an der jahrelangen Übung zu veranlassen.

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat erklärt, bis zu seinem Ausscheiden als Staatssekretär im Wirtschaftsministerium im Herbst 1998 habe er sich mit dem Thema Transrapid nicht ausführlich beschäftigt, insbesondere nicht mit Sicherheitsfragen. Er erinnere sich allein an Diskussionen über Finanzierungsfragen, z. B. in welchem Umfang sich Land, Bund und Betreiberkonsortium mit Mitteln beteiligen würden. Er könne sich nicht erinnern, dass ihm Protokolle über Arbeitskonferenzen auf der TVE vorgelegt worden seien. Er und sein Ministerium seien der Meinung gewesen, dass in der Landesbehörde die Fachkompetenz vorhanden gewesen sei und Fragen mit der Abteilung 4 als zuständiger Fachabteilung diskutiert und erörtert worden seien. Es könne nur sein, dass außerordentliche Vorkommnisse und grundlegenden Veränderungen über die Abteilung an den Minister und Staatssekretär herangetragen würden. Er könne sich nicht daran erinnern, dass es Anweisungen gegeben habe, alles zu melden.

³¹ Grundsätzlich werden die Aussagen von Sachverständigen und Zeugen in der Reihenfolge ihrer Vernehmung wiedergegeben.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat angegeben, es habe in ihrer Amtszeit als Wirtschaftsministerin vom Dezember 2000 bis zum März 2003 gerade mit dem Schienenreferat im Ministerium einen ausgesprochen intensiven, kontinuierlichen fachlichen Austausch gegeben. Die Mitarbeiter dort wie auch in den nachgeordneten Behörden hätten ihrer Auffassung nach zu den absoluten Leistungsträgern gehört. Sie habe keinen Grund anzunehmen, es seien irgendwelche Informationen nicht pflichtgemäß ausgewertet und weitergegeben worden, zumal es entsprechende Berichtswege und regelmäßige Besprechungen gegeben habe. Bei der Amtsübergabe auf sie habe es keinen besonderen Hinweis auf das Thema Transrapid gegeben. Im Rahmen ihrer Amtsübergabe auf Herrn Minister Hirche habe keine Notwendigkeit bestanden, auf mögliche Organisationsveränderungen hinzuweisen.

Der Zeuge **Dr. Jansen** hat ausgesagt, als Geschäftsführer der TÜV Rheinland InterTraffic GmbH könne er zum Informationsfluss innerhalb des Landesamtes nichts sagen. Ansprechpartner des TÜV sei die Behörde gewesen, nicht der Minister. Er persönlich habe vielleicht zweimal im Jahr Kontakt mit dem Niedersächsischen Landesamt gehabt. Es habe eine sehr enge Kommunikation stattgefunden. Die Behörde habe keine formalen oder inhaltlichen Vorgaben dazu gemacht, welche Aspekte der Technologie zu begutachten oder zu testen seien.

Der **Zeuge Hirche** hat erklärt, er habe sich als Wirtschafts- und Verkehrsminister bis zum Unfallzeitpunkt mit dem Thema Transrapid immer nur unter verkehrs- und industriepolitischen Aspekten befasst. Bis zum Unfallzeitpunkt seien von der Landesbehörde und vom zuständigen Fachdezernat keine Informationen über sicherheitsrelevante Vorfälle auf der Transrapid-Strecke, Aufsichtsfragen oder Genehmigungsfragen an ihn herangetragen worden. Er habe an keinen Gesprächen teilgenommen, bei denen es um Sicherheitsfragen des Transrapid gegangen sei. Er sehe es als sachlich gerechtfertigt an, dass die Mitarbeiter seines Ministeriums ihm frühere Vorfälle auf der TVE nicht vorgelegt hätten. Im Augenblick stelle es sich ihm subjektiv so dar, dass die Dokumentationslage im Ministerium über frühere Vorfälle nicht ausreichend gewesen sei. Dies habe aber „null zu tun“ mit einer Sicherheitslücke in irgendeinem Zusammenhang, denn die fehlende schnelle Meldung nach dem Unfall über Vorgänge, die Jahre zurücklagen, habe mit der Sicherheitsfrage selbst nichts zu tun. Seit seiner Amtsübernahme im März 2003 sei keinerlei Veränderung der Organisation und der Wahrnehmung der Aufgaben in Bezug auf den Transrapid erfolgt. Die Handhabung durch Landesbehörde und TÜV sei eine durchgehende Praxis mehrerer Regierungen gewesen, die auch aus heutiger Sicht trotz des Unfalls nicht zu beanstanden sei. Nach seiner Kenntnis seien die Fragen der Betreiberschaft und der Überprüfung der Betriebsvorschriften im Kabinett nie Gesprächsthema gewesen. Er begrüße es, dass der Zeuge Harnacke über den Umfang seiner Aufgaben hinaus an wesentlichen Konferenzen zur TVE teilgenommen habe. Als Minister könne er nur das vortragen, worüber ihm persönlich Informationen vorlägen. Nach dem Unfall habe er nach dem Stand seiner Informationen jeweils sofort vorgetragen und habe dabei festgestellt, dass ihm eine Information zu dem Glatteisunfall erst während der Sitzung zur Dringlichen Anfrage gegeben worden sei.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, er sei in seiner Funktion als Staatssekretär mit der Thematik Transrapid vom März 2003 bis zum 22.09.2006 nicht ein einziges Mal überhaupt befasst worden. Er habe an der Zuständigkeit der Landesbehörde für Straßenbau als Genehmigungsbehörde nie einen Zweifel geäußert und halte es auch für sachgerecht und richtig geregelt. Er habe auch keinerlei Anlass gehabt, anzunehmen, dass die Organisation in irgendeiner Weise Not leidend oder die Arbeitsteilung zwischen Ministerium, Landesbehörde oder den mit der Wahrnehmung der Aufgaben befassten Menschen nicht in Ordnung sein könnte. An dieser Organisation, der Kompetenzverteilung und den Verantwortlichkeiten habe sich im Ministerium seit der Regierungsübernahme nicht geändert. Er sei erst nach dem Unglück darüber unterrichtet worden, dass es einmal Meinungsverschiedenheiten zwischen dem EBA und der Landesbehörde über die Übernahme der Genehmigungsaufgabe gegeben habe. Die von ihm angestellte Überlegung, nach dem Unfall den Landesrechnungshof einzuschalten, habe nichts mit einer Kritik an der Arbeit des Landesamtes oder an dem Informationsfluss von dort zu tun. Er habe durch den Landesrechnungshof vielmehr prüfen lassen wollen, ob die vorliegende Organisation unter der Einbindung des Ministeriums richtig oder zu verbessern sei. Seiner Meinung nach gehörten alle Vorgänge, die sicherheitsrelevant seien, auf den Tisch der auf-

sichtsführenden Behörde. Ab einer bestimmten Intensität müsse es auf den Tisch des Staatssekretärs.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, das Eisenbahnbundesamt - dessen Präsident er seit dem 22.05.2003 sei - habe im Bereich der Fragen des Beweisbeschlusses Nr. 1 keine Zuständigkeiten und keine Kenntnisse. Er könne keine Aussagen zu Einzelheiten des Informationsaustausches zwischen der Versuchsanlage und dem EBA machen.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, für ihn - ab 2001 Referent beim Eisenbahn-Bundesamt - sei sein einziger Ansprechpartner im Landesamt der Zeuge Harnacke gewesen. Mit Vertretern aus dem Niedersächsischen Wirtschaftsministerium habe er keinen Kontakt gehabt.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, er sei zuständiger Dezernent im Landesamt bzw. der NLStBV gewesen. Nach dem VersuchsanlagenG habe er bzw. seine Behörde nur vor der ersten Inbetriebnahme die Betriebsvorschriften zu genehmigen und sonst keinerlei Aufsicht über die Versuchsanlage, auch keine Aufsicht über die Einhaltung der Betriebsvorschrift und keine Überwachung. Die Genehmigung habe er der DB Magnetbahn GmbH als Eigentümerin erteilen müssen, auch wenn die IABG den Betrieb im Auftrag des Eigentümers gemacht habe. Die internen Vertragsverhältnisse zwischen DB Magnetbahn GmbH bzw. MVP und der IABG habe er nicht gekannt. Er habe von seinen Amtsvorgängern übernommen, dass von Gutachtern die Einhaltung der Betriebsvorschriften überwacht werden musste. Nur insoweit habe eine Weisung bestanden. Die Betreiber hätten sich die Gutachter nicht selber aussuchen können, sondern er habe vorgeschrieben, wer benannter Gutachter sei. Zusätzlich habe er Gespräche zwischen Eigentümern, Betriebsleitern, Gutachtern - sowie später auch dem EBA - und sich selber eingeführt. In diesen Gesprächen seien alle Probleme offen diskutiert worden, teilweise auch kontrovers, und dann seien Entscheidungen getroffen worden. Außerdem sei er über laufende und geplante Änderungen der Versuchsanlage informiert worden. Er habe Abnahmeniederschriften für neue Fahrzeuge, z. B. das Fahrzeug TR 08, und für die Betriebsleitertechnik mit unterzeichnet. Sonderfahrzeuge habe früher nur der TÜV abgenommen, später auch er selber. Über besondere Vorkommnisse auf der TVE habe er das Wirtschaftsministerium kurzfristig jeweils fernmündlich informiert, im Regelfall das zuständige Referat bei Besprechungen oder fernmündlich in unregelmäßigen Abständen, bei Bedarf auch schriftlich. Konkret seien seine Ansprechpartner im Ministerium hauptsächlich der Zeuge Bannow und später ein Herr Marxen gewesen, Referatsleiter sei seit zwei oder drei Jahren der Zeuge Menn. Im Schnitt habe er einmal pro Monat mit dem Ministerium telefoniert, manchmal auch dreimal an einem Tag. Über die Telefonate gebe es keine Notizen in den Akten. Alle Vorfälle auf der TVE, die er später einmal in einem Vermerk zusammengefasst habe, habe er jeweils telefonisch dem zuständigen Referat fernmündlich gemeldet. Bei dem Glatteisunfall habe er als erstes seine Präsidentin im Haus informiert und umgehend das Ministerium angerufen. Er sei - glaube er - zwei Tage nach dem Glatteisunfall in Lathen gewesen und habe besprochen, ob die Betriebsvorschrift zu ändern sei. Mitte Januar habe er dann ein Schreiben der IABG bekommen, dass nicht die Betriebsvorschrift aber die Verfahrens- und Arbeitsanweisungen zu ändern seien und das Personal zu schulen sei. Ein Berichtsdefizit im Verhältnis zum Ministerium sehe er nicht; durch sein Schreiben vom 16.10.2006 an den Betreiber sei als Einziges hinzugefügt worden, dass jetzt der Minister persönlich oder das Wirtschaftsministerium informiert werden wollte. Nach dem Unfall habe er keinen Grund gesehen, die bis Ende 2008 erteilte Genehmigung zurückzunehmen, weil im Moment sowieso nur mit Radfahrzeugen auf dem Fahrweg gefahren werden dürfe. Wenn es neue Erkenntnisse gebe, könnten auch entsprechende Auflagen erlassen, der Betrieb eingestellt oder die Genehmigung zurückgezogen werden. Er habe in die Genehmigung extra den Vorbehalt hineingeschrieben, dass sie jederzeit aus Gründen der Sicherheit zurückgezogen werden könne. Er habe nicht die gesamte Technik beurteilen können, sondern habe sich auf „seine“ Gutachter verlassen können müssen. Er habe irgendwann gesagt, er wolle gerne eine konkrete Beschreibung der Versuchsanlage haben, damit man genau nachvollziehen könne, wie die Anlage an einem bestimmten Zeitpunkt sein müsse, damit sie sicher betrieben werden können. Dann sei die Dokumentation ins Leben gerufen und jeweils vom TÜV geprüft worden. Der TÜV sei aus seiner Sicht der Einzige, der das beurteilen könne. Auch nach dem Unfall habe er keine Zweifel daran, dass der TÜV seine Aufgaben ordnungsgemäß mache. Die Betriebsleiter der IABG seien „unheim-

lich kritische Leute und sehr sehr verantwortungsbewusst“. Diese hätten alles infrage gestellt und hinterfragt. Am Unfalltag hätten nicht der Betriebsleiter und seine Stellvertreter falsch gehandelt, sondern da hätten Leute, die irgendwas machen sollten, das nicht gemacht.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, er sei seit 2001 Referatsleiter des Referats „Schiene, Öffentlicher Personennahverkehr“ im MW, davor stellvertretender Referatsleiter. Überwiegend habe nicht er persönlich, sondern hätten seine Mitarbeiter den Kontakt mit dem Zeugen Harnacke gehabt. Über einzelne Vorfälle oder Störungen auf der TVE in den Jahren vor dem Unglück - wie etwa den Vorfall mit dem Werkstattwagen - sei er persönlich nicht unterrichtet gewesen. Er könne aber nicht ausschließen, dass seine Mitarbeiter durch die Landesbehörde unterrichtet worden seien. Eine Meldung an seine Mitarbeiter halte er für ausreichend, solange es nicht um gravierende Vorfälle gegangen sei, bei denen etwa Menschen verletzt worden wären oder aber beispielsweise vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt worden wäre. Schriftliche Vorlagen an das Ministerium über Vorfälle und Störungen habe es seiner Kenntnis nach nicht gegeben. Über den Glatteisunfall sei kein Vermerk gemacht worden, das sei auch nicht üblich. In der Regel entscheide der jeweilige Mitarbeiter eigenverantwortlich, wann ein Vermerk angelegt werde und wann nicht. Anlass, über eine andere Organisations- oder Bearbeitungsstruktur nachzudenken, habe es in seiner Zeit nicht gegeben. Die Berichtswege vor dem Unglück halte er für ausreichend. Sie hätten seiner Ansicht nach funktioniert. Nach dem Unfall habe Staatssekretär Werren ihn angerufen und ihm berichtet, er habe gehört, es habe auch vorher schon einen Unfall gegeben und er – der Zeuge Menn – möge der Sache nachgehen. Er habe aber in den Unterlagen des MW diesbezüglich nichts gefunden und deshalb bei dem Zeugen Harnacke danach gefragt.

Der **Zeuge Bannow** hat erklärt, er sei von November 2001 bis April 2005 der zuständige Referent im Referat 44 im Wirtschaftsministerium gewesen. Im Landesamt für Straßenbau habe die Zuständigkeit die ganze Zeit bei dem Zeugen Harnacke gelegen. Der Zeuge Harnacke habe ihn über den damaligen Glatteisunfall telefonisch informiert gehabt. Einen Vermerk darüber habe er nicht angelegt gehabt. Er habe über den Glatteisunfall und auch über andere Vorgänge keine Vermerke angelegt. Aus damaliger Sicht sei der Sachschaden gering gewesen. Ob ihm der Zeuge Harnacke weitere Fälle gemeldet habe, z. B. einen Vorfall mit einer herunterhängenden Klappe, könne er nicht mehr genau sagen. Er habe die Fälle im Nachhinein im Rahmen des Aktenstudiums gelesen, könne sich aber nicht recht erinnern. Es habe keine feste Regelung dazu gegeben, welche Vorfälle im Hause weiterzuleiten gewesen seien und welche nicht. Das sei stets in das Ermessen des einzelnen Mitarbeiters gestellt gewesen. Es sei nicht üblich gewesen, dass der Zeuge Harnacke seine Änderungswünsche als Ingenieur mit ihm abgestimmt habe. Zur Vorbereitung eines Besuches des Ministerpräsidenten auf der TVE habe es eine Anforderung aus der Staatskanzlei gegeben, den Sachstand mitzuteilen. Das habe er auch getan und dazu den Sachstand aufgeführt, eine kurze Historie der TVE und was dort im Moment passiere. Diesen Vorbereitungsvermerk habe er nicht für so wichtig gehalten, dass er ihn dem Zeugen Menn als Referatsleiter hätte vorlegen müssen. Eine Rückmeldung zu dem Vermerk habe er nicht erhalten.

Der **Zeuge Jerratsch** hat angegeben, sein Tätigkeitsfeld sei seit 1998 in unterschiedlichen Positionen bei der Deutschen Bahn die Betriebsleitetechnik, also die Steuerung, Überwachung und Sicherung von Zügen, der Magnetbahn. Gutachter hätten für die TVE nicht ihm zugearbeitet, sondern der zuständigen Behörde. Zuständige Behörde sei „das NAW“³² gewesen. Während seiner Tätigkeit habe er keinen Kontakt mit Mitarbeitern des Landesamtes oder des Wirtschaftsministeriums gehabt.

Zusammengefasst haben die Zeugen also ausgesagt, Sicherheitsfragen seien innerhalb der Behörden grundsätzlich allein durch den Zeugen Harnacke aus der NLStBV bearbeitet worden, der auch an Gesprächen zwischen Gutachtern und Betreiber teilgenommen habe (sog. „Harnacke-Gespräche“³³) und in unregelmäßigen Abständen dem zuständigen Referat 44 im MW - häufig mündlich - berichtet habe, z. B. auch über den sog. Glatteisunfall. Minister- oder Staatssekretärs-ebene hätten Sicherheitsfragen bis zu dem Unfall nicht erreicht. Grundlegende Veränderungen in

³² Welche Behörde der Zeuge mit „das NAW“ gemeint hat, blieb unaufgeklärt.

³³ Über diese Gespräche wurden Protokolle erstellt, sog. „Harnacke-Protokolle“.

der Organisations- und Informationsstrukturen der Behörden habe bis dahin niemand als erforderlich angesehen.

Zur Frage eines möglichen Organisationsverschuldens wird noch auf den weiter unten stehenden Punkt 4.9., zur Tätigkeit des Ministers bzw. des Ministeriums als Aufsichtsbehörde auf den Punkt 4.11. und zu den Informationswegen (insbesondere nach dem Unfall) auf den Punkt 4.12. hingewiesen.

4.1.1.2. Personelle Ausstattung

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes angegeben:

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat ausgesagt, zur expliziten Personalstärke der im Landesamt mit dem Transrapid befassten Personen könne sie nichts sagen.

Der **Zeuge Hirche** hat erklärt, nach seinen heutigen Informationen seien in der Landesbehörde zwei Personen mit dem Transrapid beschäftigt. Es gebe keine Personalanforderungen aus der Landesbehörde in Richtung Ministerium. Er denke, dass das von dem Zeugen Harnacke dargestellte Arbeitsvolumen (von 0,06 Personalstellen) für dessen Aufgaben ausreichend gewesen sei, weil es ja auch eine Schnittangabe gewesen sei und die Dienste des TÜV dazurechnen wären.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, ihm sei nicht bekannt gewesen, dass die von dem Zeugen Harnacke für seine Tätigkeiten im Zusammenhang mit der TVE erforderliche Zeit mit 0,06 Personalstellen angegeben worden sei.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, im EBA seien zur Zeit drei Personen ausschließlich mit dem Planfeststellungsverfahren in München befasst, weitere vier Personen seien ebenfalls zu 100 % für die Magnetbahn zuständig und weitere drei Personen seien sog. Splitterköpfe, bei denen jeweils spezielles Wissen nachgefragt werde. Konkret geplante Personalzahlen für den Fall der Übernahme der Verantwortung für die TVE durch das EBA habe es noch nicht gegeben, nur erste Abschätzungen.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, es sei im weitesten Sinne richtig, dass es im EBA sieben Fachleute für Magnetschwebetechnik und noch etwa drei zusätzliche gebe.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, der Aufwand für die einzelnen Genehmigungen sei unterschiedlich gewesen, je nachdem, wie viel in der entsprechenden Betriebsvorschrift geändert worden sei. Ihm seien keine Vorgaben über bestimmte Stundenzahlen gemacht worden, sondern es sei um die Erledigung der Aufgaben gegangen. Wenn in den Akten etwas von 0,06 P(ersonalstellen) stehe, so sei das sein Aufwand in dem Jahr für die Genehmigung der Betriebsvorschrift gewesen. Er glaube, im Jahr 2005 habe er 12,5 % gehabt, weil da eben mehr zu tun gewesen sei. In der Größenordnung habe das immer um die 10 % gelegen. Wenn man diese Zahl mit vom EBA angedachten ca. 1,5 Personen für Aufsicht und Genehmigung vergleiche, müsse man aus seiner Sicht die TÜV-Gutachter „draufaddieren“, weil das EBA ganz klar vorgehabt habe, Tätigkeiten des TÜV durch eigene Tätigkeiten zu ersetzen.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, ihm sei bekannt, dass der Zeuge Harnacke die Wahrnehmung seiner Aufgabe mit 0,06 Personalstellen beziffert habe. Dies sei ihm damals sogleich aufgefallen und er habe die Zahl für sehr niedrig gehalten. Das könne nach seiner Wahrnehmung und der seiner Mitarbeiter nicht alles sein, was der Zeuge Harnacke gemacht habe. Wichtig sei aber nicht die Zahl gewesen, sondern dass und wie nach eigener Beobachtung die Arbeit bei der Landesbehörde durchgeführt worden sei.

Der **Zeuge Bannow** hat erklärt, der von dem Zeugen Harnacke mit 0,06 Personalstellen angegebene Zeitaufwand klinge ihm sehr wenig. Ihm sei aber nicht wichtig erschienen, wie man „Pi mal Daumen“ die Arbeitsbelastung und die Stellenanteile auf dem Arbeitsplatz einschätze. Für ihn sei entscheidend gewesen, wie der Zeuge Harnacke seine Tätigkeit ausführe. Insofern sei er überzeugt gewesen, dass der Zeuge Harnacke das in der richtigen Weise und mit der richtigen Sorgfalt gemacht habe. Wie viele Stellenanteile der Zeuge Harnacke dafür brau-

che, sei für ihn zweitrangig gewesen. Die Aufgabe, für eine funktionierende und allen Sicherheitsaspekten gerecht werdende Genehmigung der Betriebsvorschriften Verantwortung zu tragen, habe der Zeuge Harnacke seiner Ansicht nach immer vollständig erfüllt gehabt.

Zusammengefasst haben die Zeugen angegeben, ein von dem Zeugen Harnacke in einem Vermerk dargelegtes Arbeitsvolumen von 0,06 Personalstellen für die TVE beziehe sich auf ein konkretes Jahr und erscheine eher wenig. Anforderungen von weiterem Personal durch die NLStBV seien nicht erfolgt. Bei einem Vergleich mit den vom EBA für den Fall der Übernahme der Verantwortung für die TVE angedachten Personalzahlen sei zu beachten, dass die Zahlen des EBA noch nicht konkret gewesen seien, und dass zu dem Arbeitsvolumen des Zeugen Harnacke auch noch die Arbeiten der TÜV-Arge hinzuzurechnen wären.

4.1.1.3. Stellung und Tätigkeiten der TÜV-Arge

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Sachverständige Prof. Dr. Siefer**, Leiter des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Leibniz-Universität Hannover, hat erklärt, er wisse nicht, was der TÜV gegenüber der Genehmigungsbehörde kommuniziert habe.

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat angegeben, er habe beim TÜV Nord seit 1985 die Aufgabe des Federführers für die TÜV-Arge und die TVE übernommen. Der TÜV habe zu den vom Betreiber gefertigten Entwürfen der Betriebsvorschrift Stellung genommen und - nach kleineren oder größeren Einwendungen -, sein Okay gegenüber der Genehmigungsbehörde gegeben. Es habe durch die Genehmigungsbehörde initiierte Besprechungen gegeben, bei denen Betreiber, Gutachter, Genehmigungsbehörde und auch das Eisenbahnbundesamt dabei gewesen seien. Dort seien konkrete Probleme und Erfolge zeitnah besprochen worden. Der TÜV habe immer zugesagt die Unterstützung der Landesbehörde gehabt. In den Verträgen zwischen TÜV und Betreiber sei eine Pflicht des TÜV festgelegt worden, von sich aus der Landesbehörde gegenüber zu berichten. Die Prüfung auf Einhaltung der Betriebsvorschrift sei vom Umfang her keinesfalls die Haupttätigkeit des TÜV, sondern eher eine - im Verhältnis zur technischen Beurteilung von geänderten Anlagen - untergeordnete Tätigkeit gewesen. Eine solche Prüfung habe jährlich einmal stattgefunden und ca. fünf bis sechs Stunden gedauert. Er habe nie den Betrieb einen ganzen Tag und auch nicht morgens bei Betriebsaufnahme geprüft und habe sich etwa eine halbe Stunde in der jeweiligen Besuchszeit im Leitstand aufgehalten. Festgelegte Kontrollrhythmen für die Prüfung der Einhaltung der Betriebsvorschrift habe es nicht gegeben und gebe es nicht, sodass er selbst nach eigenem Verständnis und nach anderer Erfahrung einen jährlichen Rhythmus bestimmt habe. Diese Prüfintervalle halte er auch im Nachhinein weiter für ausreichend. Im Jahr 2005 habe es keine gesonderte Prüfung der Einhaltung der Betriebsvorschriften gegeben, weil seine Kollegen vom TÜV Rheinland ab Ende 2003 bis zur Gültigkeit der neuen Betriebsvorschrift zusammen mit technischen Prüfungen auch die Prüfung auf die Einhaltung der Betriebsvorschriften geleistet hätten. Die Prüfung der Technik schließe die Prüfung auf Einhaltung der Betriebsvorschrift mehr als ein. Vom Eisenbahnbundesamt seien seiner Erinnerung nach in Besprechungen keine Sicherheitsrisiken präzisiert worden. Bei seinen Prüfungen habe er die Eintragungen in den Büchern außerhalb des Leitstandes überprüft, um die Kollegen dort nicht zu stören. Jeden einzelnen Punkt seiner Ergebnisse habe er mit dem Betriebsleiter durchgesprochen. Der Betriebsleiter habe ihm dann genannt, auf welche Weise dieser die angesprochenen Dinge umsetzen wolle.

Der **Zeuge Stürwold** hat ausgesagt, er habe beim damaligen TÜV Hannover federführend die sicherheitstechnischen Begutachtung des Bauvorhabens im Emsland bis 1985 gemacht und dies dann an den Zeugen Dr. Knigge abgegeben. Er sei aber zunächst weiterhin als Abteilungs- und Bereichsleiter für diesen Bereich verantwortlich gewesen und habe dann seit 2000 beruflich keine direkte Verbindung mehr mit der TVE. Es sei ein Vertrag zwischen dem Betreiberkonsortium und der TÜV-Arge geschlossen worden, worin in erster Linie festgelegt sei, dass der TÜV als Gutachter für die Genehmigungsbehörde tätig sein solle. Nachdem die ersten Betriebsvorschriften erstellt worden seien - das sei 1983 gewesen - habe die Genehmigungsbehörde die Frage gestellt, ob nicht mehr getan werden müsse, als im Versuchsana-

gengesetzt stehe, und ob nicht auch darauf geachtet werden müsse, dass die Betriebsvorschriften eingehalten werden. Dann sei 1983 ein zweiter Vertrag mit dem Betreiberkonsortium geschlossen worden, in dem gestanden habe, dass der TÜV beauftragt werde, die Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften durchzuführen. Die Bezahlung sei durch das Konsortium erfolgt, das gesamte Berichtswesen aus der Genehmigungsbehörde heraus gelaufen. Insoweit sei die TÜV-Arge als Gutachter der Genehmigungsbehörde tätig. Die TÜV-Arge habe es auch so empfunden, dass ein Weisungsrecht von Seiten der Behörde bestehe.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, er sei Projektleiter des TÜV-Rheinland-Anteils in der TÜV-Arge und habe neben der Projektleitung noch bestimmte Aufgaben in Bezug auf mechanische Fragen des Fahrzeugs und der Funktionen, die Fahrwegausrüstung sowie übergeordnete betriebliche, also systemtechnische Fragen. Zurzeit seien beim TÜV Rheinland er persönlich zu 95 % und insgesamt zwei bis drei Mann ständig mit dem Transrapid beschäftigt. Später werde sich das wieder reduzieren. Im Schnitt habe der TÜV Rheinland einen Mann ständig beschäftigt. Die Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften sei in den Vertragswerken der TÜV-Arge mit z. B. der MVP immer mit gemeint, wenn dort allgemein „sicherheitstechnische Begutachtung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland“ stehe. Formal habe es zwischen Ende 2004 und einem neuen Vertrag ab dem 1.7.2006 eine vertragslose Zeit gegeben, weil es zu einem Vertrag mit der DB Magnetbahn eben nicht gekommen sei. Aber es habe keinerlei Unterschiede in den Verfahrensweisen gegeben. Der TÜV habe seine Arbeit wie bis dahin gemacht und sie sei auch von der DB Magnetbahn im Nachhinein vergütet worden. Für eine Prüfung auf Einhaltung der Betriebsvorschriften finde er einmal pro Jahr angemessen, vor allem, wenn man bedenke, dass der TÜV im Rahmen der Prüfung anderer Subsysteme und besonders im Rahmen der Prüfung der BLT 4 ja auch sehr viele Aufgaben wahrnehme, die in die gleiche Richtung gingen.

Der **Zeuge Otto** hat angegeben, er sei seit sieben Jahren bei der TÜV Rheinland InterTraffic GmbH beschäftigt und für die TVE als stellvertretender Projektleiter zuständig. Als er die Überprüfung der betrieblichen Aspekte auf der TVE von dem Zeugen Dr. Knigge ab dem 01.04.2006 übernommen habe, habe er einen halbjährigen Prüfrhythmus vereinbart gehabt. Vor der Überprüfung am 27.07.2006 habe er die grobe Thematik des Prüfungsgegenstandes vorgegeben, damit er vor Ort die entsprechenden Ansprechpartner der IABG vorfinde. Einen Teil habe er aber auch nicht bekannt gegeben, um sich ein gewisses Überraschungsmoment vorzubehalten. Der TÜV Rheinland habe online auf die Originaldaten der sog. Störmeldedatei, die alle Störmeldungen auf der TVE enthalte, zugreifen können. Diese Störmeldungen scanne er regelmäßig monatlich systematisch durch. Außerdem gebe es noch eine sog. Logdatei, in der alle Bedienkommandos protokolliert würden, die die Sicherheitsverantwortung hervorrufen würden; diese Logdatei sei vor Ort in Rechnern abgelegt, auf die der TÜV keinen Fernzugriff habe.

Der Zeuge **Dr. Jansen** hat ausgesagt, der Vertrag für die Prüfungen auf der TVE sei zwischen dem Konsortium und der TÜV-Arge geschlossen worden mit Wissen und Billigung der Aufsichtsbehörde. Das Arbeitsvolumen sei über die Jahre gesehen unterschiedlich gewesen. Im Mittel seien es größenordnungsmäßig 300 000 bis 500 000 Euro gewesen, wobei ein Mannmonat 160 Stunden habe und der Stundensatz 120 Euro betrage. Wo das Geld herkomme, habe keinen Einfluss auf die gutachterlichen Aussagen des TÜV. Der TÜV habe die Aufsichtsbehörde regelmäßig über Vorkommnisse und über den Stand der Dinge informiert. So viel er wisse, sei jedes außergewöhnliche Vorkommnis gemeldet worden. Der TÜV sei sozusagen Verwaltungshelfer der Aufsichtsbehörde gewesen, aber ohne rechtsgeschäftliche Beziehung. Der TÜV sei gutachterlich für das Landesamt tätig. Es habe eine sehr enge Kommunikation stattgefunden. Die Behörde habe keine formalen oder inhaltlichen Vorgaben dazu gemacht, welche Aspekte der Technologie zu begutachten oder zu testen seien.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, er sei von 2001 bis 2005 Geschäftsführer der MVP gewesen, danach Leiter der Abteilung Instandhaltung und TVE in der DB Magnetbahn GmbH. Der TÜV sei zeitweise für mehrere Tage am Stück auf der Anlage gewesen, manchmal im Zwei-Wochen-Rhythmus und manchmal längere Zeit nicht, wenn z. B. vier Monate lang überhaupt keine Fahrvorhaben auf der Strecke durchgeführt wurden. Zur regelmäßigen Überprüfung der Einhaltung der Betriebsvorschriften gebe es ein Einzelgutachten, das einmal im Jahr

erstellt werde. Im Jahr 2005 habe es keinen Prüfbericht gegeben, der mit „Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften“ titulierte gewesen wäre; es habe aber im Jahr 2005 sehr viele sicherheitsrelevante Modifikationen auf der TVE gegeben, die auch Auswirkungen auf die Arbeits- und Verfahrensanweisungen gehabt hätten und die dann in dieser Form durch den TÜV erledigt worden seien. Eine Prüfung des Ablaufs im Leitstand im Jahr 2005 sei ihm nicht erinnerlich. Das aktive Tätigwerden des TÜV sei seiner Auffassung nach ausreichend gewesen.

Der **Zeuge Strauch** hat angegeben, er sei Fahrdienstleiter bei der IABG. Der Zeuge Dr. Knigge vom TÜV sei auf dem Leitstand gewesen und habe sich zumeist die Betriebsbücher angesehen. Als Prüfung habe er das nicht empfunden.

Der **Zeuge Rebentisch** hat ausgesagt, er sei seit 1998 im Projekt Magnetschwebbahn im EBA und habe dort seit April 2000 die Leitung. Ihm sei bei seinen Besuchen auf der TVE in keinster Weise aufgefallen, dass der TÜV dort nicht vernünftig geprüft hätte.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, er habe von seinen Vorgängern übernommen, dass von Gutachtern die Einhaltung der Betriebsvorschriften überwacht werden musste. Nur insoweit habe eine Weisung bestanden. Der Zeuge Stürwold, nach dessen Angaben die TÜV-Arge ein Weisungsrecht von Seiten der Behörde empfunden habe, sei schon seit 20 Jahren nicht mehr sein Ansprechpartner, und mit ihm habe er so gut wie nie Kontakt gehabt. Die Betreiber hätten sich die Gutachter nicht selber aussuchen können, sondern er habe vorgeschrieben, wer benannter Gutachter sei. Sonderfahrzeuge habe früher nur der TÜV abgenommen, später auch er selber. Er habe damals wie jetzt keine Zweifel daran, dass der TÜV seine Aufgaben ordnungsgemäß mache bzw. gemacht habe und zuverlässig sei. Über die Verträge zwischen TÜV und Betreiber habe er im Einzelnen keine Kenntnisse gehabt. Ihm habe es gereicht, zu wissen, dass die Arbeit d. h. die Begutachtung gemacht worden sei. Für ihn sei ganz klar gewesen, dass der TÜV unabhängig sei und unabhängig arbeite und er deshalb nicht einzugreifen brauche. Eine Plausibilitätsprüfung der Gutachten des TÜV habe er nicht vorgenommen, weil dies ohne Einstellung von Fachleuten nicht möglich gewesen wäre. Er habe die Gutachten des TÜV immer als Entscheidungsgrundlage gesehen. Es sei ihm bewusst gewesen, dass der Gutachter bei der Prüfung der Einhaltung der Betriebsvorschrift stichprobenweise prüfe. Die Auswahl habe er dem Prüfer überlassen. Er habe gewusst, dass die Überprüfung ungefähr einen Tag dauere, aber nicht, dass auf dem Leitstand ungefähr eine halbe Stunde geprüft worden sei. Im Jahr 2005 habe es keinen besonderen Prüfbericht über die Einhaltung der Betriebsvorschrift gegeben. Er habe diese Entscheidung des Gutachters akzeptiert, weil dieser „viele, viele Ortstermine“ zur Neuimplementierung der BLT in den Jahren 2003 bis 2005 gemacht, viele Tage lang den Betrieb beobachtet und viele Überprüfungen durchgeführt habe. Als der Zeuge Otto die Prüfung übernommen und gesagt habe, er wolle in Zukunft statt einmal pro Jahr zweimal pro Jahr prüfen, sei er einverstanden gewesen.

Der **Zeuge Menn** hat angegeben, eine Prüfung der nicht bundeseigenen Eisenbahnen durch das EBA erfolge bei Eisenbahnen mit Personenverkehr alle zwei Jahre und in aller Regel so, dass der Prüfer je nach Aufwand einen Tag oder einen halben Tag vor Ort sei und prüfe.

Der **Zeuge Jerratsch** hat ausgesagt, gegenüber dem TÜV habe es keine Vorhaltungen gegeben. Gutachter hätten „im Auftrag der Landesbehörde“ begutachtet.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** erklärt, dass die TÜV-Arge auf der Basis unterschiedlicher Verträge - teilweise auch in Zeiten, in denen zwischen TÜV-Arge und Betreiber kein schriftlicher Vertrag vorlag - und in unterschiedlichem Umfang Prüfungen auf der TVE vorgenommen habe. Eine gesonderte Prüfung auf Einhaltung der Betriebsvorschriften habe ungefähr einmal pro Jahr stattgefunden, im Jahr 2005 allerdings keine. Welches rechtliche oder tatsächliche Verhältnis zwischen TÜV-Arge, Genehmigungsbehörde und Betreiber bestanden hat - insbesondere wer Auftraggeber für die Überprüfungen durch die TÜV-Arge (gewesen) ist -, haben die Zeugen unterschiedlich wahrgenommen.

4.1.2. Eventuelle Anhaltspunkte für Sicherheitsmängel auf der TVE

4.1.2.1. Allgemeines

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Dr. Fischer** hat angegeben, an ihn sei niemand mit der Bitte herangetreten, sich für weitere sicherheitsrelevante Technik auf der TVE einzusetzen.

Die **Zeugin Dr. Grote** hat erklärt, auf irgendwelche Störungen im Betrieb in Lathen oder auf mangelnde Sicherheit sei sie nie aufmerksam gemacht worden.

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat ausgesagt, ihm sei nicht erinnerlich, dass jemand mit dem Hinweis auf Sicherheitsmängel versucht habe, mehr Geld für den Transrapid von ihm zu bekommen.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat angegeben, es habe in ihrer Amtszeit vom Dezember 2000 bis zum März 2003 keinerlei Hinweise auf Sicherheitsmängel oder -defizite auf der TVE gegeben. Soweit der Transrapid Thema im Landtag gewesen sei, könne sie sich nicht erinnern, dass irgendein Sicherheitsaspekt eine Rolle gespielt habe. Gespräche mit dem Landesamt über Sicherheitsdefizite habe es nicht gegeben.

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat erklärt, er selbst habe bei seinen Prüfungen auf Einhaltung der Betriebsvorschriften keine Befunde gehabt, die dermaßen schwerwiegend gewesen wären, dass man den Betrieb hätte einstellen müssen. Bei seinen Prüfungen seien beide Fahrer im Antriebswagen - also in Fahrtrichtung vorn - anwesend gewesen. Auch der Bordtechniker könne sich aufgrund der Anweisungen per Funk ein Bild machen und eventuell entsprechend eingreifen. Er habe die Erklärungen seiner Kollegen vom TÜV Rheinland so verstanden, dass die BLT einschließlich dieser personellen Verantwortung in Ordnung gewesen sei. Er habe nicht erlebt, dass der zweite Leitstandsmitarbeiter regelmäßig Nachfragen z. B. von Besuchern abzuwickeln gehabt habe.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, er sei bei der TÜV Rheinland InterTraffic GmbH als Gutachter in der Bahntechnik tätig, seit dem Jahr 2003 als Anlagenabnahmeprüfer auf der TVE. Er habe in den Jahren 2005 und 2006 jedes Mal, wenn er auf der Anlage gewesen sei, den Betrieb beobachtet und Dutzende Male, wie die Fahrdienstleiter in unterschiedlichen Konstellationen untereinander gehandelt hätten. Er habe in diesem Zusammenhang keine Mängel identifizieren können. Es sei immer militärisch knapp zugegangen und abgelaufen wie ein Uhrwerk. Bisher habe er bei der Wirksamkeit der Überwachung durch den TÜV keine so großen Defizite gesehen, für die Zukunft werde man aber noch Gespräche führen müssen, auch mit der Genehmigungsbehörde. Ihm seien bei der Betriebsleittechnik 4 keinerlei Verfügbarkeits- oder Sicherheitsmängel bekannt. Die BLT 4 sei einer Sicherheitserprobung unterzogen worden. Dabei seien noch drei oder vier sicherheitsrelevante Fehler identifiziert worden, die nicht die TVE, sondern das Projekt Transrapid Schanghai betroffen hätten. Der Betriebsleiter auf der TVE - der Zeuge Steinmetz - habe dem TÜV immer wieder mitgeteilt, die BLT 4 reiche ihm nicht, weil sie ihm nicht sicher genug sei, nur Personalverantwortung und einfache diversitäre Technik seien sicher. Der Zeuge Harnacke habe diese Diskussion mitbekommen und müsse auch auf den Zeugen Steinmetz eingewirkt haben, sonst hätte dieser letztlich die BLT 4 durch eine Niederschrift nicht akzeptiert. Selbstverständlich habe der TÜV am Ende geschlossen, dass der ursprüngliche Dissens für alle so gelöst worden sei, dass ein sicherer Betrieb möglich gewesen sei. Er persönlich habe keine Zweifel gehabt, dass das vorgegebene Regelwerk in Lathen umgesetzt werde. Er habe alle Mitarbeiter der IABG als zuverlässige, sehr motivierte, verlässliche Personen angesehen. Das gehe eigentlich durch alle Reihen. Er sei der Ansicht, dass der Zeuge Metzner eine völlig einwandfreie Persönlichkeit sei und als Betriebsleiter hervorragend arbeite. Er sei immer überrascht gewesen über die hohe Qualität dessen, was die IABG abgeliefert habe. Umso erschütterter sei er darüber, dass es ein solches Szenario an menschlichem Versagen gegeben habe. Das sei für ihn unvorstellbar gewesen. In einem nachgereichten Schreiben vom 10.04.2007 (Anlage zur Niederschrift über den öffentlichen Teil der 23. Sitzung) hat der Zeuge noch mitgeteilt, er wolle klarstellen, dass es keinen massiven Dissens zwischen ihm und dem Zeugen Steinmetz gegeben habe. Der Zeuge Steinmetz habe nur abgelehnt, der BLT 4 die „volle Sicherheitsverantwortung“ zu über-

tragen. Die Entscheidung darüber, ob die BLT 4 vollumfänglich genutzt werde oder nicht, liege in der Verantwortung des Betriebsleiters.

Der **Zeuge Hirche** hat angegeben, bis zum Unfallzeitpunkt seien von der Landesbehörde und vom zuständigen Fachdezernat keine Informationen über sicherheitsrelevante Vorfälle auf der Transrapid-Strecke, Aufsichtsfragen oder Genehmigungsfragen an ihn herangetragen worden. Er habe an keinen Gesprächen teilgenommen, bei denen es um Sicherheitsfragen des Transrapid gegangen sei. Zweifel an den fachlichen Leistungen des TÜV gebe es aus seiner Sicht nicht.

Der **Zeuge Werren** hat erklärt, es habe sich niemand an ihn gewandt, der bemängelt habe, dass es irgendwelche Sicherheitsmängel gebe oder dass der TÜV möglicherweise seiner Aufgabe nicht gerecht geworden sein könnte.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat ausgesagt, er sei im November 1997 von der Lufthansa zur Deutschen Bahn AG gewechselt, dann zunächst Mitarbeiter einer Stabsabteilung für das Transrapidprojekt Berlin-Hamburg gewesen und seit April 2005 Geschäftsführer der DB Magnetbahn GmbH. Er habe aus seinen Besuchen auf der TVE vor allem in den Jahren 1997 bis 1999 den Eindruck gehabt, dass dort ganz normal, seriös, vernünftig und ingenieurmäßig gearbeitet werde. Ihm habe niemand vermittelt, es bestehe zum Thema Sicherheit auf der Versuchsanlage Handlungsbedarf. Es habe keine Erkenntnisse gegeben, dass der Betrieb auf der TVE unsicher sei. Ihm als Geschäftsführer hätten selbstverständlich Vorgänge auf der TVE gemeldet werden müssen, bei denen man eine Einschränkung in der Betriebssicherheit hätte fürchten müssen. Das gelte aber nicht für normale betriebliche Schäden oder Ausfälle von Komponenten. Nach seinem Kenntnisstand sei die Versuchsanlage in Lathen so betrieben worden, dass der Betrieb sicher gewesen sei und allen Erfordernissen und Genehmigungen entsprochen habe. Er habe aus den Jahren 1997 bis 2000 immer einen sehr kompetenten seriösen Eindruck aus der Leitzentrale gehabt. Den Betriebsleiter, den Zeugen Herrn Steinmetz, habe er als kompetenten, engagierten Ingenieur erlebt, der den Eindruck hinterlassen habe, dass das Sicherheitsverständnis seiner Mitarbeiter für ihn mit das höchste Gut sei.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat angegeben, es habe keine Erkenntnisse darüber gegeben, dass auf der TVE die Sicherheitsvorschriften nicht ordnungsgemäß umgesetzt worden seien. Am 19.02.2004 habe es einen Vorfall gegeben, als bei einem Ausfall der Fz-Ortungssysteme zwar der Antrieb abgeschaltet, aber die Wirbelstrombremse nicht zugeschaltet worden sei. Dieser Vorfall sei gemeinsam mit dem EBA analysiert worden, nach dessen Stellungnahme dieser Fall für die TVE keine Relevanz bezüglich der Sicherheit gehabt habe.

Der **Zeuge Pietzonka** hat erklärt, er sei bei der TRI im Rahmen der Modernisierung auf der TVE von Mitte 2004 bis Ende 2005 tätig gewesen und habe die Nachweise zur Sicherheit zusammengestellt gehabt. Bei Einführung der Betriebsleitertechnik 4 habe es noch eine sog. Zusatzbetriebsleitertechnik nur für das Umstellen der Weichen gegeben. Die IABG habe es bevorzugt, diese Zusatztechnik noch auf der Anlage zu belassen, um dort noch eine zusätzliche Sicherheitsebene zu haben.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat ausgesagt, er - seit 1992 Geschäftsführer und seit 2003 geschäftsführender Gesellschafter der IAGB - erhalte monatliche Qualitätsberichte von der TVE und daneben Berichte, wenn es im Zusammenhang mit der Sicherheit ein Problem gebe. Ihm seien in der Zeit seiner Zuständigkeit alle Vorgänge gemeldet worden, die auch an die Landesbehörde gemeldet worden seien. Nach solchen Meldungen habe man versucht, die Ursache zu klären, die Folgen zu beheben und darauf Wert gelegt, dass die Maßnahmen ergriffen wurden, die notwendig waren, um für die Zukunft die Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren. So sei z. B. nach dem Glatteisunfall die Arbeitsanweisung ergänzt worden, wie bei solchen Wetterverhältnissen mit diesen Fahrzeugen umzugehen sei. Es sei im Rahmen der Erprobung im Jahr 2004 ein sicherheitsrelevanter Softwarefehler in der BLT 4 gefunden worden. Das sei normaler Betrieb und gerade Aufgabe der IABG gewesen. Nach dem Auffinden des Fehlers sei eine Sperrung der Anlage nicht erforderlich gewesen, weil im Zuge der Erprobung eine sogenannte Zusatzbetriebsleitertechnik wirksam gewesen sei, die „nicht und nie“ ausgeschaltet gewesen sei.

Der **Zeuge Steinmetz** hat angegeben, er sei von 1994 bis Juli/August 2006 Betriebsleiter bei der IABG gewesen, und habe die Betriebsleitung dann an den langjährigen Mitarbeiter, den Zeugen Metzner, übergeben. Als die IABG ab dem 01.07.2006 die Eigentümergeberaufgaben auf der TVE übernommen habe, habe man sich unternehmensintern geeinigt, dass er „die Eigentümergeberaufgaben vor Ort wahrnehme“. Es sei von internen Stellen der IABG „zigfach“ überprüft worden, wie man mit der Betriebsvorschrift umgehe. Die IABG sei ein zertifizierter Betrieb und habe ein internes Qualitätsmanagement. Er als Verantwortlicher habe jeder Art von Prüfung zugestimmt, auch wenn er dadurch vielleicht manchmal intern Schwierigkeiten gehabt habe. Solange die BLT 4 vom Betriebsleiter nur bedingt abgenommen war, habe aus Sicht der IABG - entgegen der Sicht der Gutachter und des damaligen Eigentümers - die Zusatzbetriebsleitertechnik der Weichen, des sicheren Antriebsabschaltens und der sicheren Bremsung des Fahrzeuges nicht abgeschaltet werden können. Die IABG habe eine Organisation in drei Ebenen. Unter dem Betriebsleiter seien Fachabteilungen etabliert mit je einem Abteilungsleiter. Die Mitarbeiter, die den Betrieb durchführen, seien den einzelnen Fachabteilungen zugewiesen. Weitere Personen auf dem Leitstand neben den beiden Leitstandsmitarbeitern habe es wegen Sonderaufgaben oder Kontrollen dort häufiger gegeben, aber nur nach Genehmigung durch die Betriebsleitung. Es gebe vier Leitstandsoperatoren, die versetzt arbeiteten entsprechend „den Regeln der Arbeitszeit und des Arbeitsschutzgesetzes usw.“. Wenn diese Personen in Urlaub oder krank seien, werde der Fahrbetrieb verkürzt oder gar nicht durchgeführt. Bei Mehrarbeit habe man die Regeln ganz strikt und konservativ eingehalten. Man achte sehr darauf, die Mitarbeiter nicht über Gebühr zu beanspruchen. Die Fahrdienstleiter seien ganz hochwertige Mitarbeiter, die eine sehr lange Ausbildung bräuchten. Im Hinblick auch auf den Qualifikationsstand dieser Menschen sei nach seiner Erfahrung völlig ausreichend, wie bei der IABG schriftliche und mündliche Anweisungen gehandhabt würden. In den letzten Jahren habe es vom TÜV immer mehr die Vorgabe gegeben, es müssten schriftliche Anweisungen erstellt werden.

Der **Zeuge Metzner** hat erklärt, er sei seit 1984 bei der IABG beschäftigt, seit 1993 als stellvertretender Betriebsleiter und seit August 2006 als Betriebsleiter. Er habe keinerlei Hinweise auf Sicherheitsmängel der TVE gehabt. Sonst wäre er diesen als Betriebsleiter oder stellvertretender Betriebsleiter ganz sicher nachgegangen. Soweit Verbesserungsvorschläge von Mitarbeitern gemacht worden seien, seien realisierbare Vorschläge in jedem Fall umgesetzt worden. Bei allen Terminen des TÜV, an denen die IABG auf Einhaltung der Betriebsvorschriften überprüft worden sei, habe es keine Differenzen zwischen TÜV und IABG gegeben, höchstens kleine Hinweise, die sofort korrigiert worden seien. Er gehe davon aus, dass die Betriebsvorschriften immer eingehalten worden seien. Wann immer er Dienst als Betriebsleiter gehabt habe, sei er im Mittel dreimal während des laufenden Betriebs in den Leitstand gegangen, sei seinen Kontrollpflichten nachgekommen und habe sich an beliebigen Stellen am Betrieb beteiligt, dort beaufsichtigt und Stichproben gemacht. Das Auftreten eines sicherheitsrelevanten Softwarefehlers der BLT 4 in der Testphase sei ganz natürlich gewesen. Es sei Aufgabe der IABG gewesen, diese Fehler aufzudecken und entsprechend zu dokumentieren, sodass diese korrigiert werden konnten. Der Softwarefehler habe auf keinen Fall zu einem schweren Unfall führen können, weil gerade in der Testphase durch zusätzliche, von der BLT unabhängige Technik plus Verfahren in der Personalverantwortung dafür gesorgt worden sei, dass diese Fehler sicher abgefangen wurden.

Der **Zeuge Strauch** hat ausgesagt, es sei nicht ungewöhnlich gewesen, dass mehr Personen als die Normalbesetzung aus zwei Personen auf dem Leitstand gewesen seien. Wenn die anderen Personen zu laut geworden seien, seien diese darauf hingewiesen worden. Er habe auch das Recht gehabt, die Leute dann aus dem Leitstand zu verweisen. Es habe - leider, müsse er sagen - vor dem Unfall keine Situation gegeben, dass der erste Fahrdienstleiter etwas vergessen habe und der zweite Fahrdienstleiter daran erinnern musste. Wenn es das gegeben hätte, wäre man sensibilisiert gewesen. Es sei nur mal vorgekommen, dass sich jemand bei einer Weichenmeldung versprochen habe, was ja schnell zu korrigieren gewesen sei.

Der **Zeuge Rebentisch** hat angegeben, er habe an einigen Besprechungen auf der TVE teilgenommen. Er könne sich nicht daran erinnern, während des Fahrbetriebes im Leitstand sel-

ber gewesen zu sein. Normalerweise sei dort auch zugeschlossen gewesen. Er habe das eine oder andere Mal hinter der Glaswand des Leitstandes gestanden. Bei den Besprechungen habe es natürlich immer mal Hinweise auf technische Dinge gegeben, die nicht ganz so funktionierte hätten, wie sie hätten funktionieren sollen. Das sei bei einer solchen Versuchsanlage ganz normal und sei dort in den Sitzungen auch jeweils abgehandelt worden. Aber konkrete Hinweis auf echte Sicherheitsmängel hätten ihm nicht vorgelegen. Ein- oder zweimal seien ihm bestimmte Dinge etwas merkwürdig vorgekommen und er habe Kontakt mit dem zuständigen Mitarbeiter des Landes Niedersachsen aufgenommen. Diese Fälle hätten sich dann aber sehr schnell als dort schon bekannt oder als nicht sicherheitskritisch für die Versuchsanlage herausgestellt.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, er habe ab 2001 regelmäßig an den Sitzungen in Lathen teilgenommen. Im Rahmen der Sitzungen seien ihm gewisse Ereignisse bekannt geworden. Aus diesen Ereignissen habe er damals aber nicht geschlossen, dass eine konkrete Sicherheitsgefährdung vorgelegen habe. Alternative technische Sicherungssysteme seien natürlich immer wieder diskutiert worden, er könne sich aber nicht daran erinnern, dass es irgendwann eine konkrete technische Lösung gegeben hätte, zu der er gesagt hätte, er müsse diese jetzt dem Betreiber oder der dortigen Aufsichtsbehörde empfehlen. Alle Ereignisse, die eine gewisse Sicherheitsrelevanz gehabt hätten, seien seiner Meinung nach diskutiert worden und allen Hinweisen sei eigentlich nachgegangen worden. Es seien entsprechende Maßnahmen getroffen worden. Er habe nie Zweifel gehabt, dass dort bewusst irgendetwas nicht nachverfolgt worden wäre, wenn es denn sicherheitsrelevant gewesen wäre.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, die Gespräche zwischen Eigentümern, Betriebsleitern, Gutachtern - sowie später auch dem EBA - und ihm selber hätten für ihn die Bestätigung erbracht, dass die Verfahren der Betriebsvorschriften eingehalten worden seien. Es sei bei der Erprobung der BLT 4 einmal ein Fehler gefunden worden. Ein Sicherheitsproblem habe sich daraus nicht ergeben, weil zu diesem Zeitpunkt die BLT 4 nur mitgelaufen sei und nicht die BLT 4, sondern die sichere Zusatzbetriebsleitertechnik Verantwortung gehabt habe. Die Betriebsleiter der IABG seien „unheimlich kritische Leute und sehr, sehr verantwortungsbewusst“. Der Betriebsleiter habe die bereits als betriebssicher begutachtete BLT 4 nicht eigenverantwortlich tätig werden sondern seine Zusatzbetriebsleitertechnik weiter mitlaufen lassen wollen. Er habe sich dabei voll hinter diesen gestellt, weil das noch mehr Sicherheit bedeute habe. Dass der Schaden bei dem Glatteisunfall über 100 000 Euro betragen habe, habe er damals nicht gewusst. Die Dimension der Kosten sei für ihn auch gar nicht wichtig gewesen, sondern ihm sei es darum gegangen, warum der Unfall passiert war und wie man einen solchen in der Zukunft verhindern konnte. Er habe dann ein Schreiben der IABG bekommen, dass nicht die Betriebsvorschrift aber die Verfahrens- und Arbeitsanweisungen zu ändern seien und das Personal zu schulen sei.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat angegeben, in Detailfragen des Betriebs auf der TVE sei die Bahn nie eingeschaltet gewesen. Er - als Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG - sei mit den Details des Magnetschwebethemas auch nicht vertraut. Dieses Thema werde in den Details nicht gerade täglich im Vorstand behandelt. Seit dem Scheitern des Vorhabens Hamburg-Berlin sei das Interesse der Bahn an der Strecke in Lathen nicht mehr so groß gewesen.

Der **Zeuge Huber** hat erklärt, er - als der in Bayern für den Schienenverkehr zuständige Bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie - könne das Sicherheitskonzept auf der TVE nicht beurteilen. Er habe kein Gespräch mit dem Zeugen Hirche über das Konzept in Lathen wie insgesamt über den Transrapid in Erinnerung.

Der **Zeuge Bannow** hat ausgesagt, der Zeuge Harnacke habe als „äußerst genau und pingelig“ gegolten. Seine Kontakte zu dem Zeugen Harnacke seien telefonischer und auch persönlicher Art gewesen. Die „Pingeligkeit“ bzw. die äußerst sorgfältige Vorgehensweise des Zeugen Harnacke sei ihm bereits von früher bekannt gewesen, weil er schon einmal fachlich mit diesem zu tun gehabt hätte. Er habe den Zeugen Harnacke als jemanden erlebt, der z. B. den Stadtbahnführer angesprochen habe, wenn dieser in der Stadt schneller als 50 km/h gefahren sei. Auch habe er vom EBA gehört, dass der Zeuge Harnacke die Komponenten, die für eine mögliche Anwendungstrecke bereits vom EBA abgenommen worden waren, noch einmal zur

Untersuchung durch einen Gutachter in Auftrag gegeben habe, um die Verwendbarkeit auf der TVE nachprüfen zu lassen. Er meine „pingelig“ positiv, auch wenn es negativ aus Sicht desjenigen sei, der z. B. mit erhöhten Anforderungen an den Betreiber oder den TÜV umgehen müsse.

Der **Zeuge Bröring** hat angegeben, er habe seit 1991 als Oberkreisdirektor und als Hauptverwaltungsbeamter keine Anhaltspunkte für Sicherheitsrisiken auf der Strecke gehabt. In der Zeit nach dem Unfall hätten Feuerwehrlösungen stattgefunden, und es habe Fragen wegen der Erreichbarkeit der Fahrstrecke im südlichen Teil gegeben. Auch hätten alle vor Ort gewusst, dass der Fahrweg überaltert sei; man habe ihm aber gesagt, mit dem vorhandenen Know-how und Insiderwissen könne man ohne Probleme den Fahrweg weiter nutzen. Er sei jährlich mindestens vier- bis achtmal mit dem Transrapid gefahren, allerdings nie im Leitstand gewesen. Ihm sei dabei nie in den Kopf gekommen, das Fahrzeug könne auf der Strecke nicht sicher sein. Seine Gespräche mit der Führung der IABG hätten nirgendwo auch nur ansatzweise Fragestellungen zur Sicherheit ausgelöst. Den Zeugen Harnacke habe er erstmals am Tag des Unglücks nachmittags gesprochen. Zuvor hätten ihm die Zeugen Steinmetz und Metzner gesagt, Sicherheitsfragen seien durch den Zeugen Harnacke im Landesamt „komplett gut abgedeckt“.

Der **Zeuge Jerratsch** hat erklärt, er habe auf der TVE Betriebsabläufe mitverfolgen können, habe dies im Einzelnen aber nicht getan.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat ausgesagt, er habe nicht den Eindruck gehabt, dass der Betrieb in Lathen unsicher gewesen wäre, dass es dort Gefährdungen gegeben hätte oder dass das EBA Bedenken gehabt hätte.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** angegeben, Bedenken gegen die Sicherheit auf der TVE hätten sie wie andere Beteiligte nicht gehabt. Soweit es sicherheitsrelevante Vorkommnisse gegeben habe, seien diese aufgearbeitet und z. B. durch Gespräche einer Lösung zugeführt worden. Der Zeuge Harnacke sowie wichtige Mitarbeiter der IABG seien als sorgfältig und sicherheitsorientiert empfunden worden.

Zu eventuellen Anhaltspunkten für Sicherheitsmängel bei Betrieb von Rad- und Magnetschwebefahrzeugen wird noch auf den weiter unten stehenden Punkt 4.4. hingewiesen.

4.1.2.2. Durch DB und EBA beabsichtigte Strukturänderungen

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat ausgesagt, vom Eisenbahnbundesamt seien seiner Erinnerung nach in Besprechungen über beabsichtigte Strukturänderungen keine Sicherheitsrisiken präzisiert worden.

Der **Zeuge Hirche** hat angegeben, im Zeitpunkt seiner Vernehmung habe er die Information gehabt, dass es einmal einen Diskussionsprozess über eine Übernahme der Genehmigungsprüfung durch das EBA gegeben habe, und dass es nach einem Schriftwechsel auf Arbeitsebene auch zu einer Vereinbarung zwischen allen Beteiligten einschließlich EBA, Magnetbahn und TÜV sowie unter Aufsicht der Landesbehörde dazu gekommen sei, wie man die Anlage kontrolliere. Zum damaligen Zeitpunkt dagegen sei ihm dazu nichts zur Kenntnis gekommen, so auch kein Vermerk des Zeugen Bannow, in dem sich dieser zu einer vom EBA aufgeworfenen Frage äußerte, ob die damalige Struktur Sicherheitsrisiken für die TVE berge, weil sicherheitsrelevante Erkenntnisse in der Vergangenheit nicht oder verspätet weitergegeben worden seien. Ihm seien auch kein Schreiben seines Hauses vom 08.01.2004 an die Deutsche Bahn und keine Schreiben oder Vermerke vom 16.10.2001 und vom 20.03.2002 zur Kenntnis gelangt. Offenbar sei dies von den Handelnden als nicht so gravierend angesehen worden, dass man ihn informiert hätte. Über die Frage der Genehmigungszuständigkeit habe er vor dem Unfall weder mit einem Ministerkollegen noch mit dem Ministerpräsidenten gesprochen. In seiner Amtszeit habe das Thema Zuständigkeit des EBA oder der Landesbehörde jedenfalls auf Ministerienebene keine Rolle gespielt. Aus seiner Sicht sei die Sache nie ernsthaft gewesen, zumal noch nicht einmal das Spiegelreferat der Staatskanzlei offiziell das Wirt-

schaftsministerium dazu kontaktiert habe und auch der Zeuge Mehdorn, den er seit gut 20 Jahren kenne, ihn nicht angesprochen habe. Nach Aktenstudium habe er nachträglich den Eindruck, dass das eine „Hakelei auf unterer Ebene“ gewesen sei. Nach seiner Kenntnis seien die Fragen der Betreiberschaft und der Überprüfung der Betriebsvorschriften im Kabinett nie Gesprächsthema gewesen. Ihm selber sei nicht zugetragen worden, dass ein Konkurrent oder das EBA gesagt hätte, der TÜV sei möglicherweise nicht ausreichend qualifiziert oder würde seiner Aufgabe nicht im gebotenen Umfang nachkommen. Von Sicherheitsbedenken der DB oder des EBA habe er keine Kenntnis gehabt. Ein Brief der DB hierzu vom 13.11.2003 an das Landesamt sei ihm nie vorgelegt worden.

Der **Zeuge Werren** hat erklärt, er sei erst nach dem Unglück darüber unterrichtet worden, dass es einmal Meinungsverschiedenheiten zwischen dem EBA und der Landesbehörde über die Übernahme der Genehmigungsaufgabe gegeben habe.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat ausgesagt, inhaltlich sei der erstellte Revisionsbericht³⁴ nicht mehr weiter relevant geworden, weil sich die Bahn auf seine Initiative hin entschlossen habe, aus dem Versuchsbetrieb auf der TVE auszusteigen. Solange noch eine Übernahme der Betreiberschaft durch die DB Magnetbahn angestrebt worden sei, sei eine begleitende Prüfung und Kontrolle durch das EBA statt durch den TÜV aus dem Grund einer prozessualen Vereinfachung und einer zielorientierteren Vorgehensweise geplant gewesen. Denn dann wäre für den Versuchsbetrieb wie einen möglichen Anwenderbetrieb jeweils das EBA zuständig gewesen, und hätte deshalb eine höhere Wahrscheinlichkeit für die Übertragbarkeit von Genehmigungen vom Versuchsbetrieb auf den Anwenderbetrieb bestanden.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat angegeben, die von ihm als Geschäftsführer geleitete DB Magnetbahn bzw. MVP habe sich darum bemüht, dass das EBA die Aufsicht über die TVE bekomme, weil dies dem eigenen unternehmerischen Interesse entsprochen habe. Man habe im Hinblick auf eine kommerzielle Strecke in Deutschland Erfahrungen sammeln wollen, die man mit dem EBA für die Genehmigung einer Strecke nach der für Anwendungsstrecken geltenden MbBO hätte klären müssen. Sicherheitsrelevante Aspekte seien hierfür nicht von Bedeutung gewesen, sondern genehmigungsrechtliche Fragen. Die Entscheidung der DB im Jahr 2005, sich auf der TVE nicht mehr zu engagieren, habe nichts mit den Ergebnissen des Revisionsberichts zu tun gehabt, sondern damit, dass sich die DB grundsätzlich nur noch mit der Realisierung in München beschäftige.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat erklärt, sobald er erfahren habe, dass die Bahn aus dem Betrieb der TVE aussteigen wollte, habe er sich an das Bundesministerium gewandt und einen weiteren Betrieb der TVE, notfalls auch unter Einbeziehung der Eigentümeraufgaben, angeboten.

Der **Zeuge Steinmetz** hat ausgesagt, der IABG sei vorgeworfen worden, sie habe bei mehreren Vorfällen die DB Magnetbahn als Eigentümerin nicht rechtzeitig informiert. Die gemeinten Vorfälle habe die IABG eher als marginal angesehen, und außerdem habe die DB jederzeit Zugang zu allen Prozessschritten gehabt, die in dem digitalen Konfigurationsmanagementsystem abgelegt seien. Irgendwann sei er informiert worden, dass die DB den Betrieb selbst durchführen wollte. Es sei ihm problematisch erschienen, das System TVE so zu behandeln wie eine neue Anlage und mit einer ausgewechselten Mannschaft ohne Insiderwissen die Anlage zu betreiben. Sein Vorschlag sei gewesen, dass weiterhin die IABG den Betrieb im Auftrag der DB und mit DB-Personal involviert durchführen sollte. Dem Ministerpräsidenten Wulff und dem Minister Schünemann habe er die Anlage gezeigt. Zusagen des Ministerpräsidenten zum Thema Erhalt der TVE für die Region habe es nicht gegeben; solche habe er auch nicht erwartet. Mit dem Zeugen Hirche habe er in den letzten drei Jahren vor dem Unfall nicht einmal telefoniert.

Der **Zeuge Metzner** hat angegeben, der einzige Grund für eine mögliche Übernahme des Betriebs durch die DB, der ihm bekannt gegeben worden sei, sei das Ziel der DB Magnetbahn gewesen, auf der Versuchsanlage mit eigenen Mitarbeitern den Betrieb der geplanten Strecke in München sozusagen schon einmal vorab zu simulieren.

³⁴ Dazu näher s. u. 4.1.2.3.

Der **Zeuge Keppel** hat erklärt, als er das Amt als Präsident des EBA übernommen habe, sei er über Bestrebungen des EBA informiert worden, dass die Verantwortlichkeit für die TVE auf das EBA übergehen solle. Hierzu habe es ein Konzeptpapier gegeben, in den Details habe er hierzu keine Kenntnisse. Von direkten Verhandlungen hierüber mit dem Land Niedersachsen sei ihm nichts bekannt. Ein Argument für das Interesse des EBA an der Übernahme sei gewesen, dass man dann keine zusätzliche Schnittstelle mit einem anderen Betreiber gehabt hätte und der Informationsfluss schneller gewesen wäre. Es habe aber keine „konkrete sicherheitliche Situation“ gegeben, in der sofort zwingend unmittelbar etwas geschehen müssen; es habe also nicht irgendwo eine unmittelbare Gefahr gegeben. Wenn in einem Schreiben an das Bundesministerium von Risiken die Rede sei, habe dies nicht mit einer aktuellen Gefahr oder mit dem konkreten Bestehen von Sicherheitsmängeln zu tun. Solche Erkenntnisse hätten dem EBA nicht vorgelegen und seien dementsprechend auch nicht an das niedersächsische Wirtschaftsministerium oder das niedersächsische Landesamt übermittelt worden. Konkrete sicherheitstechnische Mängel seien von seinen Mitarbeitern nicht angesprochen worden, sondern mehr organisatorische, wirtschaftliche Dinge oder Fragen des Informationsflusses.

Der **Zeuge Rebentisch** hat ausgesagt, das EBA habe versucht, die Aufsicht für die TVE an sich zu ziehen, weil es von etwa 2002 bis 2005 bei der TVE den einen oder anderen Fall gegeben habe, der für Lathen als nicht sicherheitsrelevant eingestuft worden sei, gleichwohl für eine konkrete Strecke wie z. B. in München von einer gewissen Bedeutung gewesen wäre. Ein Fall sei im Einflussbereich des EBA passiert und habe möglicherweise zu einem Problem für die TVE werden können, sei dann doch rechtzeitig erkannt worden. Die anderen drei oder vier Fälle seien Dinge, die für die TVE eindeutig nicht sicherheitskritisch gewesen seien, aber auf einer konkreten Anwendungsstrecke hätten sicherheitskritisch werden können. Weil das EBA die Verantwortung für eine konkrete Strecke habe, sei er an solchen Vorfällen natürlich sehr interessiert gewesen. Seine Formulierungen im Konzeptpapier vom März 2004 („Die heutige Struktur birgt erhebliche Sicherheitsrisiken für kommerziellen Betrieb und TVE.“) seien etwas plakativ gewesen, weil man ja ein Ziel habe erreichen wollen. Seiner Erinnerung nach seien in dem Konzeptpapier eine oder zwei Personen vorgesehen gewesen, um die Funktionen, die das Land Niedersachsen bis dahin wahrgenommen hatte, zu übernehmen. Es sei geplant gewesen, dass die DB Magnetbahn GmbH Betreiber der TVE werde. Insoweit sei im Wesentlichen versucht worden, das Zusammenspiel zwischen der DB Magnetbahn GmbH und der EBA, wie es sich für München abgezeichnet habe, auf der TVE schon gemeinsam zu üben, um „in die gemeinsamen Prozesse hineinzukommen“.

Der **Zeuge Meine** hat angegeben, das Konzept zur Übernahme der Zuständigkeit für die TVE durch das EBA sei im Wesentlichen Sache seines Chefs, des Zeugen Rebentisch, gewesen. Damals habe man sich überlegt, alle Informationen würden quasi automatisch über das EBA laufen, wenn das EBA Aufsichts- und Genehmigungsbehörde wäre. Insoweit hätte man dann einen optimierten Informationsfluss gehabt, der auch Zulassungsverfahren für die Anwendungsstrecke hätte beschleunigen können. Später - als der Betreiber durch Bescheide verpflichtet worden sei, dem EBA entsprechende Betriebsberichte zur Verfügung zu stellen - habe das EBA regelmäßige Berichte auch so erhalten. Solange angedacht gewesen sei, dass die DB AG bzw. die DB Magnetbahn den Betrieb der TVE übernehme, habe das EBA Aufsichtsbehörde werden wollen, weil man dann das Zusammenspiel von EBA und DB AG bzw. DB Magnetbahn schon einmal hätte üben können. Als sich die DB stattdessen von der TVE zurückgezogen habe, habe es für das EBA keinen Grund mehr gegeben, noch Aufsichtsbehörde werden zu wollen.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, irgendwann habe ihn das EBA angeschrieben und aufgefordert, er möge die Genehmigungsfunktion an das EBA abgeben. Er habe das dann zuständigkeitshalber an das Wirtschaftsministerium weitergeleitet, weil das nicht seine Entscheidung gewesen sei. Er habe sich gegen die Durchführung des Fahrbetriebs unmittelbar durch die DB Magnetbahn und die Übernahme der Genehmigungszuständigkeit durch das EBA gewandt, habe Stellungnahmen an das Referat 44 geschrieben und sei er zu mehreren Besprechungen im Ministerium gewesen. Es sei für ihn nicht vorstellbar gewesen, dass die gewachsene Mannschaft der IABG weg sollte und „irgendwelche Leute“ die Instandhaltung machen

sollten, denn das einzige Fachwissen über die Instandhaltung des Fahrweges liege aus seiner Sicht bei der IABG. Während bei Fahrzeugen und Betriebsleitetechnik immer etwas Neues komme, sei der Fahrweg im Prinzip noch der alte. Je länger man das betreibe, desto höher werde der Instandhaltungsaufwand, um sicheren Betrieb zu gewährleisten. Er könne sich nicht daran erinnern, dass ihm das MW berichtet habe, dass der Ministerpräsident klare Worte zur Beibehaltung der Aufsicht durch die Landesbehörde geäußert hätte. Er habe abgelehnt, dass die DB Magnetbahn Betriebsvorschriften nach der MbBO machen wollte, weil diese nicht vollständig gewesen seien und er meinte, das Instandhaltungsproblem nicht verantworten zu können. Letztlich sei der Vorgang Übergang der Betreiberschaft auf die DB Magnetbahn dann nie mehr abgeschlossen worden, weil sich die DB Magnetbahn zurückgezogen habe. Wirtschaftliche und politische Gründe hätten für ihn in dieser Frage keine Rolle gespielt. Wenn er in einem Vermerk etwas von Arbeitsplätzen geschrieben habe, habe er das nicht wirtschaftlich gesehen, sondern es sei ihm um das Fachwissen der Leute gegangen, damit der Fahrweg weiterhin sicher betrieben werden könne. Im Rahmen der Diskussion vom EBA behauptete fünf sicherheitsrelevante Vorfälle hätten sich nicht verifizieren lassen. Für ihn wäre ein Verlust der Genehmigungszuständigkeit kein besonders gravierender Einschnitt in seine Tätigkeit gewesen, weil man ihm ja nur 6 % seiner gesamten Tätigkeiten weggenommen hätte.

Der **Zeuge Dr. Middelberg** hat ausgesagt, er sei als Referatsleiter in der Staatskanzlei bis zu dem Unfallereignis im September 2006 mit dem Transrapid nur durch einen Vorgang in Berührung gekommen. Es habe am 07.04.2005 ein Gespräch mit dem Landrat des Landkreises Emsland - dem Zeugen Bröring -, dem Niederlassungsleiter der TVE - dem Zeugen Steinmetz -, und seiner zuständigen Sachbearbeiterin gegeben. Der Zeuge Bröring sei besorgt gewesen, eine Dominanz der Bahn in der Eigentümerstruktur bzw. der Betriebsführung der TVE könne die Arbeitsplätze im Emsland auf Dauer gefährden, weil die DB nur eingeschränkt interessiert an der Fortentwicklung der Magnetschwebetechnik als Konkurrenz der eigenen Rad-Schiene-Technik sein könnte. Der Zeuge Bröring habe angeregt, ein Eigentümerkonsortium zu bilden, an dem sich neben der Bahn noch die Fa. Siemens, die IABG, das Land und die Region Emsland beteiligen sollten. Er selbst habe dieses Konzept des Zeugen Bröring in den Einzelheiten oder der Darstellung nicht näher geprüft, aber in einem Vermerk für den Ministerpräsidenten im Wesentlichen ohne eigene Wertung referiert, damit dieser einen Herrn Wahl von der Fa. Siemens bei Gelegenheit der damals bevorstehenden China-Reise auf eine mögliche Beteiligung von Siemens ansprechen könne. Eine Rückmeldung des Ministerpräsidenten an ihn habe es nicht gegeben. Er habe dann selbst mit dem Zeugen Bröring und Herrn Wahl telefoniert. Dabei seien sich die Beteiligten einig gewesen, dass das Thema bis nach der vorgezogenen Bundestagswahl ruhen solle. Auch danach sei es nie wieder aufgegriffen worden. Er habe keinen Grund gesehen, das MW weiter einzubeziehen, weil man im Grunde genommen gar nicht über die Vorstellung des Konzepts hinausgeraten sei. Er wisse nichts darüber, ob der Ministerpräsident auf der Teststrecke gewesen sei oder wie dieser sich dort zu Fragen der Zukunft der TVE eingelassen habe.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat angegeben, der veranlasste Revisionsbericht habe klären sollen, was es bedeuten würde, wenn die Bahn den Betrieb auf der TVE übernehmen würde. Aber es sei klar gewesen, dass die Bahn den Betrieb auf der TVE nie würde übernehmen wollen. Trotzdem habe man die Frage abgeprüft, weil es da einen Wunsch der Bundesregierung gegeben habe. Die Bahn habe aus der TVE aussteigen wollen, weil man als Besteller eines Systems habe unparteiisch sein wollen und die Schnittstelle zwischen Bahn und Industrie klar haben wollte. Daran ändere sich auch nichts, wenn ein formeller Antrag auf Übernahme des Betriebs gestellt worden sei. Einzelne im Haus hätten damals - wie heute - weiter für ein Engagement der Bahn auf der TVE gekämpft. Er schliesse auch nicht aus, dass der damalige Konzernbeauftragte der Bahn bei seinen Gesprächen in dieser Sache noch daran geglaubt habe, dass die Bahn sich weiter auf der TVE engagieren werde. Das EBA sei in die Überlegungen einbezogen worden, weil das EBA für die Bahn seit dem Eisenbahn-Gründungsgesetz sozusagen als TÜV fungiere. Er sei von keiner Seite darauf angesprochen worden, dass das Land Niedersachsen die Genehmigungszuständigkeit habe behalten und nicht an das EBA habe abgeben wollen. Nach der Entscheidung der Bahn über den Ausstieg in Lathen, habe er mit dem Verkehrsministerium besprochen, wie „das Thema ohne verbrannte Erde ordentlich, geordnet an einen möglichen Nachbetreiber übergeben“ werden könne.

Der Zeuge Dr. Mehdorn hat über seinen Rechtsanwalt mit Schreiben vom 06.03.2007 weiterhin mitgeteilt, der Zeuge habe bereits nach der Beendigung des Magnetbahnprojektes Hamburg-Berlin einen Ausstieg der DB AG aus der TVE für notwendig erachtet. Um den Weiterbetrieb der Anlage nicht zu gefährden, seien das Bundesministerium erst mit Schreiben vom 07.06.2005 und etwa zeitgleich auch die Mitarbeiter der DB Magnetbahn GmbH über diesen Entschluss der DB AG informiert worden.

Der **Zeuge Menn** hat erklärt, ab ca. dem Jahr 2002 habe es häufiger Gespräche mit der Landesbehörde - dort auch mit dem Zeugen Harnacke - und mit Dritten gegeben. Es sei darum gegangen, dass das EBA die Genehmigungsbefugnis für die TVE haben wollte. Die Landesbehörde habe dafür plädiert, die Genehmigungsbefugnis bei ihr zu belassen, und das Fachministerium habe sich dieser Meinung angeschlossen gehabt. Man habe eine Änderung des Versuchsanlagengesetzes für erforderlich gehalten gehabt, bevor die Genehmigungszuständigkeit an eine Bundesbehörde hätte abgegeben werden können. Außerdem habe man es für besser gehalten, wenn drei Augenpaare - TÜV, Landesbehörde und EBA - darauf sehen würden, als nur ein Augenpaar - EBA. Die Aspekte Arbeitsplätze, Wirtschaft und Verkehrspolitik hätten bei diesen Überlegungen keine Rolle gespielt. Zu der Problematik habe er einen Vermerk über den Abteilungsleiter an das Ministerbüro verfügt, vorsorglich für den Fall, dass entsprechende Anfragen dort gestellt würden. Er gehe davon aus, dass der Ministerbüroleiter den Vermerk dem Minister nicht vorgelegt habe, weil es keine Rückmeldung vom Minister oder vom Staatssekretär gegeben habe. Das Thema sei damit beendet worden, dass die Informations- und Mitwirkungsrechte des EBA weiter verbessert worden seien. Gegenüber der Staatskanzlei habe er sich nicht zur TVE, sondern nur zu Fragen der Etablierung von Anwendungsstrecken geäußert. Er könne sich nur an eine E-Mail an die Staatskanzlei von etwa Anfang 2004 erinnern, als der Ministerpräsident einmal in Lathen gewesen und es dort auch um das Thema „Übernahme durch das EBA“ gegangen sei. Seiner Erinnerung nach sei der Vermerk an die Staatskanzlei erst abgefasst worden, nachdem der Ministerpräsident schon längst dort gewesen war. Bei der Frage nach einer Übernahme des Betriebs durch die DB sei es dem Zeugen Harnacke darum gegangen, die bewährte Betriebsmannschaft aufrecht zu erhalten, weil dieser gemeint habe, das sei für die Sicherheit der Anlage förderlich. Als in Schreiben von EBA und DB von Sicherheitsrisiken auf der TVE die Rede gewesen sei, sei das ein Grund für das Ministerium gewesen, nachzufragen. Das EBA habe dann im Grunde genommen klargestellt, dass es nicht um die Sicherheit des TVE-Betriebs gehe. EBA und DB AG hätten bis auf einen Fall, den das EBA wohl selbst verschuldet habe, weitere verifizierbare Vorfälle nicht nennen können. Nach einiger Zeit habe man den Eindruck gewonnen, dass EBA und DB AG wohl etwas übertrieben hätten, weil sie in dieser gemeinsamen Konstellation Genehmigungsbefugnisse hätten erreichen wollen.

Der **Zeuge Bannow** hat ausgesagt, gegen Ende 2004 oder Anfang 2005 sei deutlich geworden, dass die Deutsche Bahn sich auf der TVE habe stärker engagieren und den Betrieb habe übernehmen wollen. Die Bahn habe auf der TVE einen anwendernahen Betrieb vollziehen und dazu Instandhaltung und Betrieb trennen und in den Fahrzeugen keine Fahrzeugführer mitfahren lassen wollen. Das vorgelegte Konzeptpapier der Deutschen Bahn sei für ihn Anlass gewesen, mit Herrn Harnacke die Argumente der Deutschen Bahn durchzugehen, ob etwas „dran“ sein könnte. Er habe alle Vorhaltungen und Fragen, die ihm auch aus Gesprächen mit dem Zeugen Rebentisch vom EBA bekannt gewesen seien, mit dem Zeugen Harnacke diskutiert, z. B. den Vorwurf der Monopolstellung des TÜV. Hierzu habe der Zeuge Harnacke ihm erzählt, ein Versuch mit einer anderen Gutachterorganisation aus Süddeutschland einige Jahre zuvor sei gescheitert gewesen. Er und der Zeuge Harnacke hätten damals nachgefasst, welche Vorfälle konkret der Zeuge Rebentisch meinen würde. Daraufhin sei nur ein Beispiel genannt worden, bei dem das EBA selber einen Fehler begangen, nämlich ein Gutachten nicht an das Landesamt weitergegeben habe. Weder im März 2002 noch im Jahre 2004 hätten weitere sicherheitsrelevante Fälle genannt werden können. Es seien also „ins Blaue hinein“ Sicherheitsaspekte genannt worden, ohne dass diese von der Deutschen Bahn oder von dem EBA weiter hinterlegt oder konkretisiert hätten werden können. Er und der Zeuge Harnacke seien dem Ansinnen des EBA - in Richtung bessere Kommunikation, bessere Definition der Störfälle und Weitergabe von Gutachten an das EBA - so weit wie möglich entgegen gekommen, nur die Zuständigkeit habe man nicht übertragen wollen. Alles, was die DB gewollt

und sich zusammen mit dem EBA vorgestellt habe, habe man auch unter der Zuständigkeit des Landesamtes „durchziehen“ können. Ein Argument für die Beibehaltung der IABG als Betreiber sei gewesen, dass der Fahrweg der TVE von Unternehmen gebaut worden war, die es schon nicht mehr gegeben habe. Insoweit sei es für eine eingespielte Mannschaft wie die IABG einfacher gewesen, mit einer solchen Anlage umzugehen. Eine Diskussion im Ministerium darüber, dass die Delegation der Genehmigungstätigkeit an die Landesbehörde falsch gewesen wäre, habe es nicht gegeben. Er habe keine Erklärung dafür, warum die DB letztlich aus der TVE ausgestiegen sei.

Der **Zeuge Bröring** hat angegeben, er sei seit 1991 als Oberkreisdirektor und als Hauptverwaltungsbeamter immer wieder mit der TVE befasst gewesen, weil diese Anlage im Emsland ein wichtiger wirtschafts- und strukturpolitischer Faktor sei. In informellen und formellen Kontakten mit der Landesregierung sei es immer mal um das Thema der dauerhaften Zukunft der TVE gegangen. Es habe Skepsis gegenüber der DB AG und den Systembetreibern Siemens und Thyssen gegeben, ob diese wirklich hinter der Magnetbahntechnik standen. Zu Beginn des Jahres 2005 habe er erfahren, dass einigen Mitarbeitern der IABG gekündigt worden war. Auf Nachfrage habe ihm der Zeuge Steinmetz erklärt, dass die weitere Finanzierung der TVE nicht gesichert sei. Auf Grundlage dieser Informationen des Zeugen Steinmetz habe er eine Projektskizze verfasst, wie die Teststrecke dauerhaft im Emsland betrieben werden könne. Die Projektskizze habe vorgesehen, dass neben der DB als Eigentümer auch die Systementwickler wie Siemens Mitgesellschafter der Anlage werden sollten. Die Projektskizze habe er auch mit dem Zeugen Dr. Middelberg und wohl noch einer weiteren Mitarbeiterin in der Staatskanzlei erörtert. Mit dem Ministerpräsidenten Wulff, dem Innenminister Schünemann oder dem Zeugen Hirche habe er über das Konzept nicht gesprochen. Der Zeuge Dr. Middelberg habe ihn später angerufen und gesagt, das Thema werde bis nach der Bundestagswahl im Dezember 2005 vertagt. Weitere Kontakte habe es nicht mehr gegeben, weil sich die DB dann - für ihn überraschend - von der TVE zurückgezogen habe. Das Übernahmekonzept der DB kenne er nicht. Um Sicherheitsfragen sei es zu keinem Zeitpunkt gegangen. Ihm sei nicht bekannt, dass die DB Magnetbahn und das EBA Kritik am Betreiber geäußert hätten.

Der **Zeuge Jerratsch** hat erklärt, im Jahr 2003 habe die DB Magnetbahn zu erreichen versucht, dass die Zuständigkeit, die dem Land Niedersachsen nach dem Versuchsanlagengesetz zustehe, zum EBA übergehe, damit dieses in die Technik mit einbezogen werde, sie kennenlerne und man die Prozesse gemeinsam üben könne. Im Hintergrund habe das Augenmerk immer auf München als kommerzieller Anwendungsstrecke gelegen. Für kommerzielle Anwendungen habe man ja die MbBO als Rechtsgrundlage und damit eine etwas andere Sichtweise. Wenn in Schreiben von ihm von „Interessenkonflikten“ die Rede sei, so habe das mit Sicherheitsfragen überhaupt nichts zu tun. Auch gegenüber dem TÜV habe es keine Vorhaltungen gegeben. Irgendwann nachdem der Zeuge Dr. Keil Geschäftsführer geworden sei, habe er erfahren, dass die DB die Betreiberschaft auf der TVE nicht mehr übernehmen wollte.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat ausgesagt, Mitte 2005 sei von der DB Magnetbahn entschieden worden, dass man sich an der TVE nicht mehr beteilige. Vertraglich habe eine Möglichkeit zum Ausstieg bestanden, weil die Industrie die vereinbarte Ertüchtigung der Anlage nicht fristgemäß abgeschlossen gehabt habe. Der Ausstieg sei eine unternehmenspolitische Entscheidung gewesen. Mit Vertretern des Ministeriums habe er - abgesehen von einem einzigen Treffen mit mehreren Beteiligten - keine Gespräche geführt, auch mit keinem Minister und nicht mit dem Ministerpräsidenten.

Zusammengefasst haben die Zeugen also angegeben, eine Zeitlang sei von DB und EBA - jedenfalls nach außen hin - gegenüber den Landesbehörden das Ziel verfolgt worden, die Zuständigkeit für die Genehmigungsprüfung auf das EBA zu übertragen und auf der TVE anwendungsnäheren Betrieb zu machen. Zunächst seien zu diesem Thema auf eher mittlerer Ebene einige Vermerke und Schreiben verfasst worden, die die Zeugen Hirche und Werren nicht erreicht hätten; später sei das Ziel von DB und EBA nicht mehr weiter verfolgt worden. Soweit DB und EBA von Sicherheitsmängeln auf der TVE gesprochen hätten, hätten sich solche Mängel nicht näher konkretisieren lassen.

4.1.2.3. Prüfung durch die DB-Konzernrevision

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Dr. Keil** hat angegeben, die Konzernrevision der Bahn AG sei nicht wegen irgendwelcher grundsätzlicher organisatorischer Fehler oder Aufstellungsprobleme bei der IABG tätig geworden, sondern habe prüfen sollen, ob dort eine Übereinstimmung mit dem Regelwerk der Deutschen Bahn AG bestehe und wie im Falle einer vollständigen Übernahme in das System der Bahn eine Integration erfolgen könnte. Ihm sei nicht bekannt, dass es im Revisionsbericht Hinweise auf eine Nichteinhaltung der Betriebsvorschrift oder andere Verstöße gegeben hätte. Die Revisoren seien zu dem Ergebnis gekommen, man müsse „aus Sicht der Aufstellung des Regelwerkes“ der DB AG „einige Dinge anders tun“ auf der TVE, falls die Verantwortung voll in die Hand der DB AG fallen sollte. Es habe eine intensive Diskussion zur Rolle des Betriebsleiters gegeben, insbesondere dazu, ob bei einer Übernahme der Organisationsform der IABG die erforderliche Unabhängigkeit des Betriebsleiters gegeben wäre. Inhaltlich sei der Revisionsbericht dann nicht mehr weiter relevant geworden, weil sich die Bahn auf seine Initiative hin entschlossen habe, aus dem Versuchsbetrieb auf der TVE auszusteigen.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, im Revisionsbericht habe es keine Kritik an der Sicherheit in Lathen gegeben. Es habe lediglich Überlegungen gegeben, aus organisatorischen Gründen den Betrieb und die Instandhaltung voneinander zu trennen.

Der **Zeuge Metzner** hat ausgesagt, nachdem die Konzernrevision der DB AG auf der TVE geprüft habe, habe es eine Schlussbesprechung gegeben. Dort seien keine sicherheitsrelevanten Mängel mitgeteilt worden, ganz im Gegenteil sei das Ganze positiv abgeschlossen worden.

Die **Zeugin Wäsch** hat angegeben, sie habe als Mitarbeiterin der technischen Revision bei der DB AG einen Auftrag vom 07.02.2005 erhalten. Den Revisoren gegenüber habe man den Anlass für die Revision so formuliert, dass es im Ergebnis verschiedener gefährlicher Ereignisse auf der Strecke zu Defiziten in der Untersuchung seitens der beteiligten Stellen gekommen sei, aber auch zu Defiziten in der Kommunikation zwischen dem Betriebsleiter und der Geschäftsführung der DB Magnetbahn und nicht zu entsprechend zeitnaher Unterrichtung der Eigentümerin. Wesentlicher Anlass der Revision sei auch die bevorstehende Übernahme der Betriebsführung durch die Bahn AG gewesen. Den Betriebsablauf auf der TVE als solchen habe sie überhaupt nicht beurteilt, auf dem Leitstand sei sie möglicherweise zehn Minuten gewesen. Die Revisoren hätten im Hinblick auf die betriebliche Organisation den Ist-Zustand auf der TVE dargelegt und verglichen, inwieweit der Ist-Zustand den Konzernregularien als Soll-Vorgaben entspreche. Eine Prüfung, ob die IABG die Betriebsvorschriften umgesetzt habe, sei nicht gemacht worden. Im Abschlussbericht habe es in Bezug auf die Sicherheit in Lathen keine Handlungsempfehlungen gegeben. Gravierende Sicherheitsmängel seien im Rahmen der Revision nicht bekannt geworden. Es sei festgestellt worden, dass die Unabhängigkeit und Weisungsungebundenheit des Betriebsleiters nicht hinreichend gesichert gewesen sei. Ungefähr im August 2005 habe sie erfahren, dass keine Übernahme der Betriebsführung durch die Bahn AG mehr angestrebt gewesen sei.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat ausgesagt, wesentliche Gründe für die Einholung des Revisionsberichts seien gewesen, dass es eine Häufung von kleineren Unfällen mit Instandhaltungsfahrzeugen und im Nachgang zu diesen Unfällen gewisse Kommunikationsprobleme zwischen der DB Magnetbahn und dem Betriebsleiter gegeben habe. Außerdem habe man die Prozesse und Organisationsstrukturen auf der Anlage dann, wenn man die Anlage übernehme, auch so gewollt, wie man das im Konzern üblicherweise geregelt habe. Man habe die Organisationsstrukturen untersuchen wollen. Über die kleineren Unfälle hinaus habe nichts vorgelegen, technische Fehler seien nicht bekannt. Den Gutachtern gegenüber habe er keinen Vorbehalt gehabt, dass sie den Job nicht richtig getan hätten, sondern nur, dass bezüglich einer Zulassung für eine Anwendungstrecke nicht alles lückenlos abgedeckt sei. Als Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Revisionsbericht sei geplant gewesen, dass der Betriebsleiter von der DB

und auch DB-Personal als Fahrdienstleiter hätten kommen sollen. Auch dann wäre der Betrieb auf der Basis des Versuchsanlagengesetzes weitergeführt worden, nicht der MbBO. Mit der Instandhaltung habe nicht die IABG beauftragt werden sollen, sondern die Industrie direkt. Im Revisionsbericht sei eine Reihe von insbesondere organisatorischen Maßnahmen aufgeführt gewesen, die zu treffen gewesen wären. Gravierende Sicherheitsmängel seien aus seiner Sicht in dem Revisionsbericht nicht aufgelistet gewesen.

Die Zeugen haben **zusammengefasst** angegeben, durch die Konzernrevision sei schwerpunktmäßig geprüft worden, inwieweit Struktur und Organisationsaufbau der IABG zu den Konzernregulativen der Bahn für den Fall passen würden, dass die Bahn den Betrieb auf der TVE selbst übernehmen würde. Ein wesentlicher Unterschied und damit potentieller Änderungsbedarf sei bei Position des Betriebsleiters festgestellt worden, insbesondere unter dem Gesichtspunkt von dessen Unabhängigkeit. Konkrete Sicherheitsmängel beim Betrieb durch die IABG seien nicht gesucht und nicht gefunden worden.

4.2. Zum Fragekomplex Nr. 2 („warum das 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“)

4.2.1. Begriff des Sicherheitskonzepts

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Meine** hat ausgesagt, für ein Sicherheitskonzept werde zunächst einmal eine Gefährdungsanalyse vorgenommen und ein Sicherheitsniveau festgelegt. Im Sicherheitskonzept stehe nicht, wie das realisiert werde. Dies sei technische Ausgestaltung, die eigentlich erst sehr viel später komme. Wenn ein Systemhersteller eine konkrete technische Komponente entwickeln wolle, müsse er natürlich wissen, welches Sicherheitsniveau diese Komponente erfüllen müsse. Da dies im Sicherheitskonzept festgelegt werde, müsse das Sicherheitskonzept erst einmal existieren, bevor man anfangen könne, eine konkrete Lösung zu entwickeln.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, ein Sicherheitskonzept sei eine Risikobetrachtung, mit der Gefährdungen festgestellt und dann mit Wahrscheinlichkeiten bewertet würden. Ein Konzept heiße nicht ein System.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** erklärt, ein Sicherheitskonzept setze bestimmte Anforderungen an ein zu erreichendes Sicherheitsniveau fest, gebe aber nicht an, durch welche konkreten technischen Maßnahmen das geforderte Sicherheitsniveau praktisch zu erreichen sei.

4.2.2. Inhalt des Sicherheitskonzepts für die Münchner Anwendungsstrecke

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat angegeben, das Münchner Konzept sei „nicht so öffentlich“. Er könne dazu nur sagen, dass es zurzeit durch einen Experten geprüft werde.

Der **Zeuge Sawilla** hat erklärt, er habe leider keinen Einblick in die Dokumente zum Projekt München. Vom Hörensagen habe er gehört, dass es dort im Sicherheitskonzept ein ganz übergeordnetes „Requirement“ geben solle. Das sei also ein Wunsch, wie es in Zukunft einmal sein sollte.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat angegeben, er wisse nicht, was in München vorgesehen sei.

Der **Zeuge Hirche** hat ausgesagt, die Landesbehörde habe sich einige Monate vor dem Unfall bemüht, das Konzept für München zu bekommen. Nach seinen Informationen sei das Konzept unter Hinweis auf „Betriebsangelegenheiten“ im Rahmen einer noch nicht abgeschlossenen Prüfung durch das EBA nicht weitergegeben worden. Es solle für München ein Konzept eingereicht sein, das als Plan ein integriertes Sicherheitssystem vorsehe.

Der **Zeuge Werren** hat erklärt, er kenne das DB-Magnetbahn-Sicherheitskonzept nicht. In der Frage einer neuen Sicherheitstechnik habe er sich nie engagiert.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat angegeben, das Projekt in München sei eine Anwendungsstrecke und dafür sehe die MbBO die Aufstellung eines Sicherheitskonzeptes vor. Dieses Sicherheitskonzept orientiere sich an den Anforderungen einer Anwenderstrecke mit im Vergleich zu Lathen völlig anderen betrieblichen Randbedingungen.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, zu dem Betriebs- und Sicherheitskonzept für die Anlage in München - insbesondere im Hinblick auf die Einbindung von radgetriebenen Fahrzeugen - könne er nichts sagen, weil es sich um noch nicht abgeschlossene Dinge handele.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, er habe, nachdem ihm bekannt geworden sei, dass die DB Magnetbahn GmbH ein Sicherheitskonzept beim EBA eingereicht habe, das EBA und die DB Magnetbahn um Überlassung gebeten. Erhalten habe er das Sicherheitskonzept bislang nicht. Der vom Fachausschuss Magnettechnik veröffentlichte „Gelbdruck“ enthalte als Entwurf Überlegungen von Fachleuten, die zur Diskussion gestellt würden, aber noch kein Regelwerk seien. Das sei etwas ganz anderes als das sog. Münchener Sicherheitskonzept.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat angegeben, er glaube nicht, dass schon ab dem Jahr 2002 von der DB gegenüber der Industrie die Forderung nach einem integrierten Sicherungskonzept auch für Werkstattwagen gestellt worden sei. In dem Sicherheitskonzept für München seien auch die Sonderfahrzeuge enthalten. Es werde keine Servicefahrzeuge geben, die außerhalb eines regulierten Betriebs seien, sondern alle Fahrzeuge, die sich bewegen, würden in diesem System erfasst und gesteuert. Insoweit könne sich das, was auf der Versuchsstrecke passiert sei, in München nicht wiederholen. Das Sicherheitskonzept für München sei eine Spezifikation und noch nicht realisiert. Das Sicherheitselement sei von Anbeginn an Bestandteil des Lastenheftes für München gewesen.

Der **Zeuge Huber** hat ausgesagt, das Sicherheitskonzept für München sei nach den Vorschriften der MbBO gesondert einzureichen, werde vom EBA gesondert beschieden und unterliege der Geheimhaltung, sei aber in seinem Ministerium vorhanden. Es seien auch Wartungsfahrzeuge in das Sicherheitskonzept für München einbezogen, d. h. es erfolge eine automatische Sicherung. Man habe ein Gutachten in Auftrag gegeben, um Erkenntnisse aus dem bedauerlichen Unfall auch für München zu ziehen. Das Gutachten liege noch nicht vor, ein Zwischenergebnis besage aber, dass eine größere Änderung am Sicherheitskonzept in München wohl nicht anstehe.

Der **Zeuge Menn** hat erklärt, mit Fragen des DB-Magnetbahn-Sicherheitskonzeptes in München sei er nicht befasst gewesen.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** angegeben, Einzelheiten über das Sicherheitskonzept der Münchner Anwendungsstrecke seien noch nicht allgemein bekannt. Das Sicherheitskonzept sehe aber offenbar vor, dass auch die Radfahrzeuge automatisch gesichert würden. Es handele sich bei dem Sicherheitskonzept um eine noch nicht realisierte Spezifikation.

4.2.3. Anwendbarkeit des Münchner Sicherheitskonzepts oder einzelner Ausführungstechniken hieraus auf die TVE

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Dr. Keil** hat angegeben, das Sicherheitskonzept für das Projekt in München orientiere sich an den Anforderungen einer Anwenderstrecke mit im Vergleich zu Lathen völlig an-

deren betrieblichen Randbedingungen. Es sei nicht Sinn und Zweck einer Versuchsanlage und gehe auch nicht, eine kommerzielle Anwenderstrecke eins zu eins abzubilden.

Der **Zeuge Pietzonka** hat erklärt, eine Versuchsanlage könne man nicht mit einer Anwendungsstrecke vergleichen.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, für eine Versuchsanlage und für eine für den Regelverkehr vorgesehene Anlage würden sehr unterschiedliche Randbedingungen und ganz andere Regelungen gelten.

Der **Zeuge Rebentisch** hat angegeben, wenn in dem vom ihm und dem Zeugen Meine geschriebenen Artikel aus dem *Eisenbahningenieur* 3/2005 die Forderung nach einer Gesamtsystemprüfung aufgestellt werde, so sei dies letztlich eine Vorgabe aus der MbBO. Er möge und könne dem Land nicht vorschreiben, die Regelungen der MbBO für eine Anlage anzuwenden, die nicht der MbBO unterliege. Zwingend sehe die MbBO eine Einbindung der Sonderfahrzeuge in die automatische Sicherheitstechnik nicht vor. Wenn die MbBO für die TVE zur Anwendung gekommen wäre, wäre das mit Sicherheit ein Betrieb geworden, der den Ausnahmestimmungen nach § 5 unterlegen hätte, wonach für Versuchs- und Probetrieb Ausnahmen zulässig seien.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, wenn in dem von ihm und dem Zeugen Rebentisch geschriebenen Artikel aus dem *Eisenbahningenieur* 3/2005 die Forderung nach einem Gesamtsicherheitskonzept aufgestellt werde, dann ergebe sich das letztlich aus der MbBO und betreffe eine öffentliche Magnetschwebbahn. In Lathen bestehe mit dem VersuchsanlagenG eine ganz andere gesetzliche Grundlage und gebe es eine solche Forderung eben nicht. Grundsätzlich sei die Erstellung eines gesamthaften Sicherheitskonzeptes immer sinnvoll, egal was für eine Anlage man betreibe. Ob es für den Versuchsbetrieb in Lathen erforderlich sei, liege in der Verantwortung der zuständigen Aufsichtsbehörde und des Betreibers. Die Frage sei letztlich, ob man es als Anwendungsbetrieb oder als Versuchsbetrieb mit Demonstrationsfahrten für Besucher ansehe. Die Anforderungen der MbBO erfülle die TVE in bestimmten Punkten nicht, was aber nicht damit zusammen hänge, dass man das nicht wolle. So gehe die MbBO z. B. von einem automatisierten Betrieb aus und fordere eine Bahnsteigtüranlage, in Lathen gebe es aber keinen automatisierten Betrieb und beim Einsteigen klappe das Personal Klappbrücken aus. Außerdem fordere die MbBO einen Systemsicherheitsnachweis. Ob das in Lathen auch vorliege, habe er im Einzelnen nicht verfolgt.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, auf die Ausstattung der (Versuchs-) Anlage mit Technik habe er keinen Einfluss gehabt. Solange die Regeln der Technik eingehalten worden seien und ihm der Gutachter bestätigt habe, dass die Betriebssicherheit gegeben sei, habe er keine Möglichkeit, mehr zu fordern. Wenn ein Gutachter eine Empfehlung zu Sicherheitsfragen gemacht habe, habe er nie widersprochen. Er habe keine Empfehlungen zu Sicherheitsfragen gegeben, ohne dass die Gutachter vorher eine solche Empfehlung ausgesprochen hätten.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** erklärt, eine Versuchsanlage wie in Lathen und eine Anwendungsstrecke wie in München würden notwendig erhebliche Unterschiede aufweisen. Erwägungen in einem von den Zeugen Rebentisch und Meine geschriebenen Zeitschriftenartikel zu einem Gesamtsicherheitskonzept bezögen sich nur auf Anlagen, für die die MbBO gelte.

4.3. Zum Fragekomplex Nr. 3 („ob bereits ein auf der TVE einsetzbares integriertes Sicherheitssystem verfügbar gewesen wäre und wenn nein, wie lange eine Entwicklung eines solchen Sicherheitssystems gedauert hätte“)

4.3.1. Verfügbarkeit eines integrierten Sicherheitssystems

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat angegeben, in der Literatur zum Transrapid spiele das Thema Wartungsfahrzeuge so gut wie gar keine Rolle. Verfügbar und sicherlich auch zu

adaptieren sei die Technik eines European Train Control System (ETCS), wobei für Magnetfahrzeuge wegen des magnetischen Umfelds bestimmte Prüfungen noch gemacht werden müssten, ob dieser Datenfluss dort dann auch funktioniere. Natürlich könne man für solche Systeme nicht irgendwie zu einem Elektronikfachhandel gehen, ins Regal greifen und ungetestet ein oder zwei Sachen verwenden. Ohne weiteres könne man Technik von der Bahn nicht adaptieren.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, es gebe noch keine Technologie, um Radfahrzeuge in die Betriebsleittechnik einzubinden. Man habe hierzu im Fachausschuss Betriebsleittechnik versucht, die Anforderungen zu formulieren, sei in Details geraten, die sich mit anderen Ausführungsgrundlagen widersprachen, habe die Formulierung der Anforderungen nach zwei Tagen abbrechen müssen und erst kürzlich festgestellt, dass es bis heute keine Funktionsbeschreibung und keine Spezifikation für eine solche Software gebe. Man brauche nicht nur vier Lesegeräte, sondern noch signaltechnisch sichere Rechner und zusätzliche sicherungstechnische Funktionen.

Der **Zeuge Hirche** hat erklärt, das im Münchner Konzept vorgesehene integriertes Sicherheitssystem werde bis heute nirgendwo auf dem Markt angeboten und müsse erst nach Auftragserteilung von der Industrie umgesetzt und verwirklicht werden.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, er wisse nichts von einem Vorhandensein möglicher einsetzbarer integrierter technischer Sicherheitssysteme.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, ihm sei nicht bekannt, ob ein integriertes Sicherheitskonzept verfügbar sei. Auf seine Nachfrage bei der DB Magnetbahn sei ihm erklärt worden, die Fa. Siemens habe ein solches System für München optional angeboten.

Der **Zeuge Huber** hat erklärt, das Sicherheitssystem für München sei ein Konzept.

Der **Zeuge Menn** hat angegeben, mit Fragen eines Vorhandenseins möglicher einsetzbarer integrierter Sicherheitssysteme sei er nicht befasst gewesen.

Der **Zeuge Bannow** hat ausgesagt, ein „integriertes Sicherheitskonzept der DB von 2002/2003“ sage ihm nichts. Er habe mit diesen Dingen nichts zu tun gehabt.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** erklärt, ein fertiges integriertes Sicherheitssystem, das auch die Radfahrzeuge automatisch sichere, sei derzeit noch nicht vorhanden. Es gebe unterschiedliche Ansätze zur Realisierung einer automatischen Sicherung.

4.3.2. Zeitlicher und finanzieller Aufwand für die Entwicklung eines integrierten Sicherheitssystems

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes angegeben:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat erklärt, er könne leider keine Aussage dazu machen, was ein System über die Elektronik des Antriebs oder ein separates System kosten würde und welches sich ggf. schneller realisieren ließe. Insgesamt sei die Häufigkeit des Einsatzes des Wartungsfahrzeuges nicht transparent gewesen. Wenn ein Wartungsfahrzeug einmal pro Monat hinausfahre, sei es unter ökonomischen Gesichtspunkten unsinnig, da ganz viel zu investieren, weil man natürlich ein solches System auch nicht unnötig mit Kosten befrachten wolle. Er könne nicht abschätzen, wie lange Zeit Entwicklung und Einbau eines Sicherungssystems auch für Werkstattwagen brauchen würden. Er würde vermuten, dass dies innerhalb eines Jahres machbar sein müsste.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, eine Softwareentwicklung Richtung einer Betriebsleittechnik Radfahrzeug sehe er nicht und sei innerhalb eines Jahres oder von eineinhalb Jahren nicht realisierbar, wenn man es forciert anpacke - d. h. wenn die Verträge geschlossen seien -, vielleicht in einem Jahr. Die Kosten eines vergleichbaren Sicherungsrechners für eine Straßenbahn erreichten 50 000 bis 60 000 Euro, mit einer entsprechenden Software und Verkabelung 120 000 bis 150 000 Euro. Ein Sicherungsrechner mit einer entsprechenden Soft-

ware für ein Radfahrzeug auf der TVE wäre eher in der Größenordnung Faktor zehn bis Faktor 20 einzuordnen.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat angegeben, er wisse nicht, ob jetzt nach dem Unfall die Hilfsfahrzeuge in vollem Umfang in die Betriebsleittechnik einbezogen werden sollen oder andere Maßnahmen ergriffen würden, die genauso greifen würden und weniger kostenintensiv seien. Es werde überlegt, den Betrieb des Transrapid-Fahrzeuges nur dann zu erlauben, wenn alle anderen Hilfsfahrzeuge irgendwo geparkt seien und dieses Parken der Betriebsleittechnik auch gemeldet worden sei. Das sei natürlich sehr aufwändig und sehr umständlich, und es gebe Gründe, weshalb man das früher nicht gemacht habe.

Der **Zeuge Steinert** hat ausgesagt, nach dem Stand der Technik müsse es nicht zwangsläufig eine automatische technische Einbindung der Radfahrzeuge geben. Das sei nicht zwingend vorgesehen.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat erklärt, die Anforderungen im Lastenheft für das Projekt München seien konzeptionell-funktionale Anforderungen, aber nicht auf die Anwendung einer konkreten Lösung ausgerichtet. Die Frage, wann und wie man diese Forderungen des Lastenheftes technisch umsetzen könne, müsse die Industrie beantworten.

Der **Zeuge Steinmetz** hat ausgesagt, die gesamte Betriebskonstellation auf der TVE in einer betriebsleittechnisch gesicherten Technik abzubilden sei - so könne man sagen - unlösbar.

Der **Zeuge Meine** hat angegeben, es sei reine Spekulation, wie lange es gedauert hätte, wenn die DB AG die TVE und das EBA die Aufsicht übernommen hätten und dann ein Sicherheitskonzept für die TVE aufgestellt, eingereicht und bewertet worden wäre.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, er könne nicht beurteilen, wie lange die Entwicklung eines solchen Systems dauere. Auf seine Nachfrage bei der DB Magnetbahn sei ihm erklärt worden, die Fa. Siemens habe ein solches System für München optional angeboten. Für München solle es etwa ab 2009 verfügbar sein.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat ausgesagt, das System, wie es für München spezifiziert sei, entspreche den technischen Möglichkeiten, die es dann - das sei ja frühestens im Jahr 2010/2011 - geben werde. Es könne nicht anders sein, als dass es sich um eine Konzeptforderung handele, die von der Technik her erst 2010 realisierbar sei.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** angegeben, Schätzungen zum voraussichtlichen zeitlichen und finanziellen Aufwand für die Entwicklung eines integrierten Sicherheitssystems ließen sich nur schwer machen. Wenn ein solches Sicherheitssystem überhaupt auch für eine Versuchsanlage wie die TVE möglich sein sollte, wären wohl Zeiträume von mindestens einem Jahr oder länger und erhebliche Kosten zu erwarten.

4.4. Zum Fragekomplex Nr. 4 („ob und wenn ja, welche Hinweise der Betreiber, die TÜV-ARGE und/oder die Genehmigungsbehörde vor der Betriebsgenehmigung für die TVE vom 01.04.2006 vom Betriebspersonal, von Mitarbeitern des TÜV oder von Wissenschaftlern und Transrapidfachleuten zu möglichen Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb von Magnetfahrzeugen und nicht magnetbetriebenen Fahrzeugen bei der TVE erhalten haben und wenn ja, warum die Hinweise ggf. nicht berücksichtigt worden sind, und ob sich aus der wissenschaftlichen Diskussion einschlägige Hinweise ergeben haben, die der sorgfältige Betrachter hätte wahrnehmen können und die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen“)

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Die **Zeugin Dr. Grote** hat ausgesagt, ein Parallelbetrieb von Magnetschwebefahrzeug und Werkstattwagen sei ihr nicht bekannt gewesen. Von Wünschen von Mitarbeitern auf der TVE nach einer Verbesserung der Sicherheitstechnik oder von irgendwelchen Sicherheitsproblemen habe sie keine Kenntnis.

Der **Sachverständige Prof. Dr. Siefer** hat erklärt, in der Literatur zum Transrapid spiele das Thema Wartungsfahrzeuge so gut wie gar keine Rolle.

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat ausgesagt, es habe von Mitarbeitern Vorschläge oder Fragen zur Erhaltung der Sicherheit gegeben. Dies habe sich aber in der Hauptsache auf seinen eigenen Prüfbereich bezogen, der die konventionellen Anteile der Bahn wie beispielsweise Blitzschutz, elektrostatische Entladung und allgemeine Installationen umfasse. Diese Fragen seien erörtert und auch geklärt worden.

Der **Zeuge Stürwold** hat angegeben, er habe bei den ersten Betriebsgenehmigungen selber miterlebt, dass es bei den Beteiligten fachlich unterschiedliche Einschätzungen gegeben habe. Praktische Beispiele zu nennen, falle ihm schwer; das seien aber normale Diskussionen wie zwischen Technikern üblich gewesen und anschließend komme man zu einem befriedigenden Ergebnis.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, mögliche Sicherheitsdefizite auf der Versuchsstrecke, insbesondere im Parallelbetrieb Magnetfahrzeug und Radfahrzeug seien ihm vor dem Unfall nicht bekannt gewesen.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat ausgesagt, ihm seien in Bezug auf den TR 08 keine Beispiele bekannt, bei denen der TÜV in Richtung Systemhersteller aktiv geworden sei und die für die Betriebssicherheit gravierend gewesen seien. Früher, nämlich beim TR 05 und in den 80er Jahren, habe es Brände wegen Problemen mit der sehr hohen Energie in den Batterien gegeben.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, bei seinem Besuch Anfang November 2004 auf der TVE sei nicht über Sicherheitsfragen oder sonstige sicherheitsrelevante Aspekte geredet worden. Während seiner Amtszeit bis zum Unfallzeitpunkt sei er zu keinem Zeitpunkt von der Landesbehörde oder von seinem Referat 44 über irgendwelche sicherheitsrelevanten Vorkommnisse auf der Transrapid-Strecke unterrichtet worden. Er habe nie Hinweise auf mögliche Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb erhalten.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat erklärt, in der Zeit seiner Verantwortung sei ihm nichts über einen Parallelbetrieb zugetragen worden, oder dass es Handlungsbedarf beim Einsatz von Werkstattfahrzeugen gebe, auch nicht nach dem Glatteisunfall.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat ausgesagt, ihm sei nicht bekannt, dass es im Hinblick auf die Einbeziehung der Radfahrzeuge in eine technische Sicherung während der gesamten Zeit zu eventuell sicherheitsrelevanten Vorfällen gekommen wäre.

Der **Zeuge Pietzonka** hat angegeben, er habe mit der sicherheitstechnischen Einbindung von Radfahrzeugen nicht direkt zu tun gehabt. Ihm persönlich sei auch nichts dazu bekannt, dass nach Hinweisen von Mitarbeitern die Werkstattwagen einbezogen werden sollten. Gefährliche Situationen oder Beinaheunfälle habe er nicht erlebt und seien ihm nicht bekannt.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat erklärt, es habe nach dem Glatteisunfall mit den Radfahrzeugen aus dem Mitarbeiterkreis die Anregung gegeben, man würde sich sehr viel von der Anwendung eines GPS-Systems zur Ortsbestimmung vorhandener Radfahrzeuge versprechen. Das GPS-System habe aber letztlich keine Einwirkung auf die BLT 4, sondern sei ein von der Betriebsleittechnik entkoppeltes System.

Der **Zeuge Steinmetz** hat angegeben, von allen Experten sei ihm nie berichtet worden, dass beim Bedienen der Betriebsleittechnik auch nur ein einziges Mal ein Fehler festgestellt worden wäre. Es seien an ihn von Mitarbeitern keine Hinweise herangetragen worden, dass die Sonderfahrzeuge in die Betriebsleittechnik integriert werden müssten oder sollten.

Der **Zeuge Strauch** hat erklärt, ihm im operativen Bereich sei nicht zu Ohren gekommen, dass es bei den Beschäftigten nach dem Glatteisunfall Diskussionen über eine erforderliche Verbesserung der Sicherheitstechnik oder der Sicherheitssysteme gegeben habe. Man habe keine Sicherheitsprobleme bei den Rangiervorgängen gesehen.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, ihm seien keinerlei Hinweise von Mitarbeitern, Wissenschaftlern oder Gutachtern zur Gefährdung des Betriebs bekannt gewesen.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat erklärt, das Sicherheitskonzept auf der TVE bezüglich der Absicherung der Werkstattwagen kenne er nicht.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, mit Hinweisen auf mögliche Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb sei er nicht befasst gewesen.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** angegeben, Hinweise z. B. von Mitarbeitern auf mögliche Gefährdungen gerade aus dem Parallelbetrieb von Magnetschwebe- und Radfahrzeugen seien ihnen nicht bekannt gewesen. Das GPS-System sei nach dem Glatteisunfall auf Anregungen aus dem Mitarbeiterkreis eingeführt worden.

Zur Handhabung der vorhandenen Sicherungsmittel, insbesondere der Fahrwegsperrung, wird auf den weiter unten stehenden Punkt 4.7. hingewiesen.

4.5. Zum Fragekomplex Nr. 5 („ob einzelne Sicherheitsbetrachtungen gefehlt haben, die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen, und ob es vor der Betriebsgenehmigung vom 01.04.2006 Hinweise an den Betreiber, die TÜV-ARGE und/oder die Genehmigungsbehörde zum Fehlen dieser Sicherheitsbetrachtungen gegeben hat“)

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat angegeben, das Risiko bei menschlichen Handlungen liege bei 10^{-2} bis 10^{-3} , d. h. bei einem Fehler auf 100 bzw. 1000 Entscheidungen. Die erprobten technischen Systeme seien bei 10^{-6} bzw. 10^{-7} . In der Eisenbahnsignaltechnik werde heute gefordert, dass man im Zusammenspiel Mensch/Maschine einen Wert von 10^{-9} habe. Ein unfallfreies System gebe es nicht. Die technische Sicherung in Lathen, die durch Fahrsperrungen gegeben sei, werde nicht durch die Fahrzeuge automatisch angeschaltet, sondern eben nur von Menschen. Das sei bei einer Versuchsanlage sogar sinnvoll. Bei einer Versuchsanlage müsse man gerade ab und zu ohne technische Einrichtungen arbeiten können, um bestimmte Szenarien durchzuspielen. Das Problematische sei, dass diese Einrichtungen anscheinend auch nicht in Betrieb gewesen seien, wenn Personenverkehr auf der Anlage stattgefunden habe.

Der **Zeuge Balfanz** hat ausgesagt, er sei nach langen beruflichen Erfahrungen im Bereich der Risikoanalyse, zuletzt für den TÜV Nord, seit Juni 2005 im Ruhestand. Er habe kein Insiderwissen zum Transrapid, sondern habe die Informationen aus den Medien zugrunde gelegt. Man müsse zwischen einer automatisch-technischen Absicherung und einer Absicherung durch eine Personalstruktur unterscheiden. Er gehe davon aus, dass eine Versagenswahrscheinlichkeit von 10^{-6} - das entspreche einem Unfall in 1 Million Jahren - durch Personalhandlung nicht möglich sei, sondern nur durch technische Maßnahmen. Mit Personalhandlung sei ein Sicherheitsstandard von 10^{-4} - das entspreche einem Unfall in 10.000 Jahren - zu realisieren. Ihm sei nicht bekannt, ob irgendwelche Sicherheitsbetrachtungen bei der TVE gefehlt haben, weil er keine Insiderkenntnisse habe. Allgemein sei es so, dass der Erfahrungsrückfluss ein ganz wichtiges Instrument sei, um ein Sicherheitsniveau zu gewährleisten, und sich jede Verkomplizierung eines Handlungsablaufs negativ auf die Zuverlässigkeit der Handlung auswirke. Wenn man das System ohne den Werkstattwagen betrachte, handle es sich um ein hoch automatisiertes und hoch zuverlässiges System. Bezogen auf die Schadenshäufigkeit liege bei der TVE eine sehr positive Erfahrung vor.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, ein Gesamtsicherheitsnachweis für die TVE sei angedacht gewesen, als ein Austausch der Betriebsmannschaft geplant gewesen sei. Als es zu diesem Austausch doch nicht gekommen sei, sei alles so verblieben. Die Personalverantwortung gehe von einer Fehlerquote von 10^{-3} aus, wenn man zwei oder drei Personen einbeziehe, sei man bei 10^{-9} . Wenn man dann noch die Sicherheitsebene Fahrwegsperrung einbeziehe, sei man bei „Zehnhochchweißnichtwieviel“. Bei Straßenbahnen z. B. habe man auch nur eine reine Personalverantwortung.

Der **Zeuge Otte** hat angegeben, ein Sicherheitsfaktor von 10^{-3} sei sicher nicht ausreichend, um einen Fahrbetrieb mit Passagieren zu organisieren. Deswegen sei ja gerade eine Mehrstufigkeit vorgesehen mit zwei Personen im Leitstand, dem Fahrer und den Fahrwegsperrern.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, ein Sicherheitsfaktor von 10^{-3} beziehe sich auf eine Person. Wenn mehrere Personen eingesetzt würden, die sich gegenseitig überwachen würden und die ihre Informationen aus diversitären Quellen bezögen, werde man natürlich besser als 10^{-3} . Wenn zwei Personen unabhängig voneinander handelten, läge man bei 10^{-6} . Wenn man den Fahrer berücksichtige, der vorn hinaussehen solle, sei man bei 10^{-9} . Es sei schwer zu beantworten, ob ein paralleler Betrieb von Werkstattwagen und Transrapid unter Personalverantwortung gleich sicher sein, als wenn man den Parallelbetrieb unter technischer Sicherheit betreibe. Wenn die Personalverantwortung so durchgeführt werde, wie man das dem TÜV immer vorgeführt habe, habe man eine vergleichbare Sicherheit. Da es den Unfall gegeben habe, werde sich der TÜV danach nicht mehr in dem Maße auf die Personalverantwortung verlassen wollen, sondern jetzt zusätzliche technische Sicherheitseinrichtungen wollen. Wenn man zu viele Sicherheitslevel übereinanderlege und dann auch noch mit Personalverantwortung versee, scheine es wohl so zu sein, dass sich letztendlich jeder auf den anderen verlasse und die wirklich belastbaren Sicherheitseinrichtungen nicht genutzt würden. Weniger sei manchmal mehr.

Der **Zeuge Steinmetz** hat erklärt, die technische Betriebsleittechnik 4 habe eine Unsicherheit von 1 zu 1 Milliarde, der Mensch von 1 zu 1 000 oder 1 zu 5 000. Weil man wisse, dass Mitarbeiter Fehler machen würden, habe man auf der TVE in Abstimmung mit allen Beteiligten mit Zusatzbetriebsleittechnik, mit Doppelbesetzungen und mit Redundanzprinzipien gearbeitet.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, es habe ihm gegenüber keine Hinweise auf fehlende Sicherheitsbetrachtungen gegeben.

Der **Zeuge Menn** hat erklärt, mit Fragen zum möglichen Fehlen von einzelnen Sicherheitsbetrachtungen sei er nicht befasst gewesen.

Der Sachverständige und die Zeugen haben also **zusammengefasst** angegeben, das Risiko falscher Entscheidungen liege bei menschlichen Handlungen etwa im Bereich von einem Fehler auf 1 000 Entscheidungen. Mit einer technischen Sicherung lasse sich eine wesentlich höhere Sicherheit von mindestens 10^{-6} und mehr erreichen. Einzelne Zeugen haben erklärt, durch gegenseitige Überwachung mehrerer Menschen sei ein ähnlich geringes Risiko erreichbar.

4.6. Zum Fragekomplex Nr. 6 („ob angesichts der tatsächlichen Nutzung der TVE, bei der z. B. im Jahr 2006 mehr als ein Drittel der Fahrten 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) den gesetzlichen Ansprüchen entsprochen hat und angemessen war“)

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat angegeben, ihm nicht erinnerlich, dass er oder sein Haus insistiert hätten, den Besucherverkehr auf der TVE zu erweitern.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat ausgesagt, das Thema Besucherverkehr habe zu ihrer Amtszeit keine Rolle gespielt.

Der **Sachverständige Prof. Dr. Siefer** hat erklärt, er befürworte, dass man bei Fahrten, bei denen es nur darum geht, bestimmte Kilometerleistungen zu machen, auch Dritte mitnehme. Er habe das Gefühl, man hätte zwei Spielregeln haben müssen, eine für den reinen Versuchsbetrieb und eine für das Fahren mit Gästen. Das Problematische sei, dass die technische Sicherung durch Fahrsperrern in Lathen anscheinend auch nicht in Betrieb gewesen sei, wenn Personenverkehr auf der Anlage stattgefunden habe. Er sehe das Problem, dass das Aus- und Einschalten der technischen Sicherung auch möglich gewesen sei, wenn Personen-

verkehr stattgefunden habe. Er gebe zu, auch keinen Automatismus zu wissen, wie man sicherstellen könne, dass, sobald ein Betriebsfremder auf der Anlage sei, diese Dinge eingeschaltet werden müssten.

Der **Zeuge Steinert** hat angegeben, die TÜV-Arge habe keinen Unterschied gemacht, ob (auch) Fahrgäste an Bord waren oder (nur) Betriebspersonal.

Der **Zeuge Hirche** hat ausgesagt, die touristische Komponente der TVE sei für ihn kein ausdrückliches Thema gewesen. Er könne sich nicht daran erinnern, mit dieser Thematik befasst gewesen zu sein. Ihm sei aber natürlich bekannt gewesen, dass auf der TVE in großem Umfang Besucher gewesen seien, dass man die Transrapid-Anlage auch als Außenort für die Expo 2000 angesehen habe und dass dort deswegen die entsprechenden Besucherfahrten gewesen seien. Dazu habe es keine zusätzlichen Gespräche oder Erkenntnisse ihm gegenüber in den Jahren seiner Amtszeit gegeben.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, Besucher hätten mitfahren können, wenn dies im Einklang mit den Versuchsfahrten auf der TVE möglich gewesen sei. Es habe selbstverständlich eine Reihe von Versuchsfahrten gegeben, die nicht geeignet gewesen seien, Besucher mitzunehmen. Bei der ersten Fahrt mit dem Transrapid an einem Betriebstag habe es noch einmal eine Messung im Hinblick auf die Statoranlage und die Trägerdurchbiegung gegeben, die mit Messsystemen im Fahrzeug durchgeführt worden sei. Hierbei es durchaus möglich gewesen, auch betriebsfremde Personen mitzunehmen. Für diese Messung sei eine Geschwindigkeit von genau 170 km/h vorgesehen.

Der **Zeuge Pietzonka** hat angegeben, in der Zeit von Mitte 2004 bis Ende 2005 habe der Versuchsbetrieb immer im Vordergrund gestanden. Er habe es selbst mehrfach erlebt, dass der Besucherbetrieb abgesagt worden sei, weil noch Versuche gemacht werden mussten, bei denen die TRI den Besucherbetrieb nicht zugelassen habe oder der Betriebsleiter das letztlich so entschieden habe.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, das EBA habe keine Bedenken gegen den Besucherverkehr auf der TVE geäußert. Zwar würden Personen befördert, aber nicht im Sinne eines Transportes von A nach B. Insoweit handele es sich bei der TVE gleichwohl um eine Versuchsanlage.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, sowohl eine öffentliche Magnetschwebbahnanlage als auch eine Versuchsanlage müssten entsprechend den betrieblichen Bedingungen sicher sein, entsprechend der Anzahl der beförderten Personen. Natürlich seien die Anforderungen unterschiedlich. So habe man andere Ansprüche an die Rettungsmittel und an die Flucht- und Rettungswege, wenn man auf einer Anwendungsstrecke 400 Leute befördere, als wenn man einen Versuchs- und Demonstrationsbetrieb mit vielleicht nur 100 oder 150 Leuten an Bord mache.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, zu Besucherfahrten könne er aus eigener Anschauung nichts sagen. Das VersuchsanlagenG enthalte zur Mitfahrt von Personen keine Regelung. Er habe gewusst, dass Besucher mitfahren, und es sei in der Betriebsvorschrift geregelt gewesen. Grundsätzlich dürften Fahrten unabhängig vom Fahrtgrund nur durchgeführt werden, wenn sie sicher seien. Er habe gefordert, der TÜV solle begutachten, was die maximal zulässige Anzahl von Menschen im Fahrzeug sei, weil es dabei um die Rettungsstrategie gehe, d. h. dass die Leute im Fall aller Fälle auch sicher aus dem Fahrzeug herauskämen. Das sei vom TÜV begutachtet worden, die Gutachten selber habe er nicht. Ihm sei - er glaube erst nach dem Unfall - berichtet worden, dass die IABG seit Übernahme der Betriebsgenehmigung die Einnahmen aus dem Besucherverkehr selbst behalten durfte. Hierin sehe er überhaupt kein Problem. Die Einnahmen hätten ihn eigentlich nicht berührt. Ihm sei es darum gegangen, ob Menschen mitfahren durften oder nicht, und nicht darum, wie viel für eine Mitfahrt zu zahlen sei. Über Besuchereinnahmen habe er überhaupt keine Informationen gehabt. Ihm sei schriftlich oder mündlich nie mitgeteilt worden, dass das MW mehr Besucherverkehr gewünscht oder dass der Landrat des Landreises Emsland hierin eine besondere Priorität gesehen hätte. Er habe immer nur die Sicherheit der Anlage im Auge gehabt.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, mit dem Thema einer möglichen Prüfung oder Entscheidungen über die Zulässigkeit der Personenbeförderung sei er nicht befasst gewesen. Im Referat im Ministerium habe man sich über den Personenverkehr keine besonderen Gedanken gemacht. Auf der TVE habe die Anwendung der Personenbeförderung nicht im Vordergrund gestanden, sondern jedenfalls prozentual in einem höheren Maß die Versuchsfahrten. Ihm sei nicht bekannt gewesen, dass ab dem Jahr 2006 die Betreiber die Einnahmen aus dem Personenverkehr behalten konnten. Er sehe darin im Nachhinein auch keinen relevanten Faktor.

Der **Zeuge Bannow** hat erklärt, in dem Konzeptpapier der Deutschen Bahn sei ihm damals aufgefallen, dass nur drei Wochen Besucherverkehr in Lathen vorgesehen gewesen waren. Das sei ihm sehr wenig erschienen und er habe sich im Hinblick auf Tourismusförderung und Technologiepolitik in einem internen Vermerk für eine Ausdehnung der Besucherverkehrs ausgesprochen gehabt, obwohl dieser Bereich eigentlich nicht zu seinem Aufgabenbereich gehört habe.

Der **Zeuge Bröring** hat angegeben, ab 2005 sei die Anlage über die Touristikgesellschaft des Landkreises nicht mehr aktiv beworben worden, weil der Versuchsbetrieb nicht so organisiert war, dass man mit festen Fahrplanzeiten habe arbeiten können. Es sei im Jahr 2004 häufiger dazu gekommen, dass aufgrund von Testfahrten eine eingeplante und beworbene Mitfahrt beim Transrapid doch nicht möglich gewesen sei. Er persönlich habe sich nirgendwo dafür eingesetzt, dass die Besucherfahrten ausgeweitet werden müssten.

Der **Zeuge Jerratsch** hat ausgesagt, ein Betrieb mit Fahrgästen auf der Versuchsanlage sei durch Gutachter im Auftrag der Landesbehörde begutachtet worden. Die Begutachtung habe nichts Negatives ausgesagt. Es sei also durchaus legitim gewesen, so zu verfahren.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** angegeben, es habe keine grundsätzlichen Sicherheitsbedenken gegen die Mitnahme von Besuchern gegeben. Die Fragen des Besucherverkehrs und des Verbleibs der Einnahmen hieraus hätten keine herausgehobene Rolle gespielt, der Versuchsbetrieb habe im Vordergrund gestanden.

4.7. Zum Fragekomplex Nr. 7 („welche Sicherungsmaßnahmen bei der TVE die Genehmigungsbehörde, die TÜV-ARGE und die Betreiber beim Parallelbetrieb von Magnetzug und Werkstattwagen vorgesehen hatten, und warum bisher keine zusätzlichen automatischen technischen Sicherheitsmechanismen umgesetzt wurden“)

4.7.1. Vorhandene Sicherungsmaßnahmen und deren praktische Nutzung

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat ausgesagt, nach seinem Verständnis sei die morgendliche Fahrt des Werkstattwagens vom Start aus der Parkposition bis zur Rückkehr in die Parkposition *ein* Fahrvorhaben. Das Einlegen der Fahrwegsperrung sei ab Ausgabe 2005 der Betriebsvorschrift nicht freigestellt, sondern verbindlich gewesen. Die Betriebsvorschrift sage insoweit etwas Eindeutiges. Er habe erst im Nachhinein erfahren, dass man bei der IABG eine Unterscheidung bei der Definition von Fahrvorhaben gemacht habe. Bei seinen Prüftätigkeiten sei er darauf nie gestoßen. Er habe bei der Prüfung 2004 einmal überprüft, dass die Fahrwegsperrung eingelegt worden sei.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, der TÜV habe eine Auflage formuliert, dass die sicherheitsbezogene Anwendungsvorschrift der Fa. Siemens zum Setzen der Fahrwegsperrung vom Betreiber umzusetzen gewesen sei. Daraufhin sei dem TÜV durch den Betreiber eine Verfahrens- oder Arbeitsanweisung vorgelegt worden, wonach eine Fahrwegsperrung hätte gesetzt werden müssen. Nach seinem Kenntnisstand sei vor dem Unfall - das werde der Zeuge Sawilla schon berichtet haben - bei Anlagenabnahmeprüfungen oder Sicherheitserprobungen auf der TVE die Einlegung der Fahrwegsperrung immer vorgeführt worden. Da auch der Zeuge Otto das Setzen der Fahrwegsperrung beobachtet habe, habe es für den TÜV vor dem Unfall gar keine Veranlassung gegeben, darüber mit der IABG zu diskutieren. Nach dem Unfall habe er zur Klar-

stellung ein Schreiben an das Wirtschaftsministerium - und nicht an die IABG - verfasst, warum die Fahrwegsperrung zwingend eingelegt werden musste. Anlass für sein Schreiben sei gewesen, dass ihm nach dem Unfall zugetragen worden sei, dass die IABG das Setzen der Fahrwegsperrung (nur) als Empfehlung ansehe.

Der **Zeuge Otto** hat angegeben, anlässlich einer Besprechung - wohl im August 2005 - habe er im Leitstand selber gesehen, wie ein Mitarbeiter der IABG die Fahrwegsperrung im Zusammenhang mit einem Werkstattwagen benutzt habe. Zum Thema Fahrwegsperrung habe der TÜV im September 2005 im Rahmen der Abnahme der Betriebsleittechnik 4 explizit gefordert, dass die Bedienungsanleitung des Herstellers in die betrieblichen Regelungen aufzunehmen ist, und dem sei die IABG auch nachgekommen. Die Vorgaben des Herstellers seien von der IABG nicht noch einmal wortwörtlich abgeschrieben worden, sondern die IABG habe auf die Herstelleranweisung verwiesen. Dass das Ganze praktikabel sei und wie es funktioniere, habe der TÜV selber einmal bei einem Ortstermin nachgeprüft. Er kenne keinen Fall, in dem sich aus der Logdatei, in der alle Bedienkommandos protokolliert würden, die die Sicherheitsverantwortung hervorriefen, eine Fahrwegsperrung mit dadurch ausgelöster Bremsung ergeben habe.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, es habe eine Anlagenabnahmeprüfung am 24.03.2004 gegeben, bei der ausweislich des Prüfberichtes 101/B 04/166 die Fahrdienstleiter der IABG exemplarisch ein Radfahrzeug und ein Magnetschwebfahrzeug unter der Nutzung von Fahrwegsperrungen aneinander vorbei rangiert hätten. Er habe dahinter gestanden und abgehakt, was die Fahrdienstleiter gemacht hätten. Leider könne er sich nicht mehr erinnern, wer die Fahrdienstleiter gewesen seien. Beanstandungen bei diesem Test habe es nicht gegeben. Er habe gesehen und selber eine Prüfspezifikation mit durchgearbeitet, wo Fahrwegsperrungen gesetzt und die beiden Fahrzeuge gegeneinander gesichert worden seien, inklusive des betrieblichen Verfahrens. Eine Fallunterscheidung, wonach eine Fahrwegsperrung nicht markiert werde, wenn ein drei Meter großes Fahrzeug dastehe und Fahren auf Sicht angeordnet sei, könne er nicht nachvollziehen. Auch in diesem Fall sei das Setzen einer elektronischen Fahrwegsperrung für ihn zwingend. Das Setzen der Sperre mache auch keinen wirklichen Aufwand. Es gebe eine ganz klare Auflage 3.2. des TÜV, dass die Anwendungsregeln der Fa. Siemens in das betriebliche Regelwerk eingearbeitet werden müssten. Die IABG sei dem auch nachgekommen mit der Arbeitsanweisung AA-BT-FB-10 vom 22.06.2005. Es gebe keine Fallunterscheidung in den Auflagen des TÜV und keine Fallunterscheidung der sicherheitsbezogenen Anwendungsregeln bei der Fa. Siemens, sondern die Einlegung der Sperre sei immer zwingend. Er habe keine Erklärung dafür, wenn sich der Zeuge Prof. Dr. Schwarz im Untersuchungsausschuss anders geäußert habe. Im Jahr 2006 seien die Regeln zur Fahrwegsperrung bei der von dem Zeugen Otto durchgeführten Stichprobenprüfung nicht geprüft worden. Leider habe man über die Frage des Setzens der Fahrwegsperrung mit dem Fahrdienstleiter nicht diskutiert, denn dann wären die Leute schon im Zuge der Diskussion sensibilisiert worden.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat erklärt, der gleichzeitige Betrieb von zwei Fahrzeugen sei gemäß Betriebsvorschrift nicht zulässig.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat angegeben, in der genehmigten Betriebsvorschrift seien mehrere Regelungen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes eines Magnetbahnfahrzeuges mit dem fahrweggebundenen Instandhaltungsfahrzeug enthalten gewesen, nämlich die Anordnung des grundsätzlichen Einzelbetriebes, des Fahrens auf Sicht in verschiedenen Fahrwegabschnitten, der Freimeldung des Fahrweges und der elektronischen Streckensperrung bei gleichzeitiger Durchführung mehrerer Fahrvorhaben.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat ausgesagt, der Betrieb der Magnetbahn auf der TVE sei sicher, wenn die Betriebsvorschriften eingehalten würden. Man sei nicht festgelegt auf eine technische Sicherung. Man könne sich auch durch Verfahrenstechnik sicher bewegen. Die Anwendung der sog. Blocksperrung sei in der Betriebsvorschrift eindeutig und verbindlich für bestimmte Fälle geregelt. Es sei eine Auflage bei der Genehmigung gewesen, die Vorgaben des Herstellers in der Fassung der Betriebsvorschrift zu berücksichtigen. In der Betriebsvorschrift stehe, wann die Blocksperrung einzusetzen sei. Ihm sei eine Anweisung bekannt, die Fahrwegsperrung über das, was über die Betriebsvorschrift hinausgehe, zu nutzen. Nach Auffassung der

IABG sei die Blocksperrung in Bezug auf die beim Unfall eingetretene Situation unter Beachtung der Betriebsvorschrift nicht zwingend einzusetzen gewesen.

Der **Zeuge Steinmetz** hat angegeben, die elektronische Fahrwegsperrung sei seit der BLT 4 verfügbar gewesen. Er wisse aus den Datenaufzeichnungen, dass die Fahrwegsperrung täglich und regelmäßig gesetzt worden sei, aber könne nicht nachvollziehen, in welchen Konfigurationen dies jeweils geschehen sei. Er habe nicht in Erinnerung, ob morgens beim Betrieb des Instandhaltungsfahrzeuges einmal die Fahrwegsperrung nicht eingeschaltet gewesen sei. Meldungen hierüber seien ihm - auch von Gutachtern - nicht gemacht worden. In der Betriebsvorschrift sei eindeutig geregelt, wann eine Sperrung gesetzt werden müsse. Weiterhin gebe es für die BLT 4 noch die sicherheitstechnischen Anwendungsvorschriften der Fa. Siemens. Es gebe eine Niederschrift zur BLT 4, in der eine Auflage stehe, dass die IABG die Siemens-Papiere beachten müsse. Die Fahrdienstleiter hätten die Anweisung gehabt, die BLT 4 exakt nach den sicherheitstechnischen Anwendungsvorschriften der Fa. Siemens zu betreiben. Die Sperrung sei genau so eingesetzt worden, wie es die Herstellerfirma Siemens gewollt habe. Die Mitarbeiter der IABG im Leitstand hätten die Sperrungen - vor wie nach der Abnahme der BLT 4 - auch gesetzt. An dem Unfalltag sei die elektronische Sperrung wohl nicht eingesetzt worden, aber in der Regel. Wenn ein Radfahrzeug auf der Anlage anhalte und das Magnetschwebefahrzeug auf die Anlage fahre, werde nur ein Fahrzeug bewegt. Ein Fahrzeug, das „wie ein Stein“ dastehe, werde nicht betrieben. Dann müsse nach der Betriebsvorschrift die Sperrung nicht gesetzt werden, trotzdem sollten die Mitarbeiter beim Rangiervorgang die Sperrung setzen. Voraussetzung sei aber ein Fahren auf Sicht. Fahren auf Sicht bedeute, dass das Hindernis angegeben und die Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt werde. Wenn ein Fahrplan länger dauere, würden die elektronischen Sperrungen gesetzt. Die Fahrwegsperrung sei auch in dem Fall immer gesetzt worden, wenn Radfahrzeugfahrten bei abfahrbereitem Magnetschwebefahrzeug durchgeführt worden seien. Die am Unglückstag gewählte Rangiervariante sei seit Jahren benutzt worden, eine der üblichen, effizient, aus Sicht der IABG sicher und erprobt. Für ihn sei bei diesem Rangiervorgang kein Sicherheitsproblem. Er denke, es wäre möglich gewesen, den Transrapid aus dem Nebengleis Wartungshalle über die Weiche hinaus zu fahren in Richtung des an Stütze 120 stehenden Wartungsfahrzeuges, wenn dort eine Streckensperrung gesetzt gewesen wäre. Die Entfernung von der Weiche bis zur Stütze 120 betrage 1,1 km. Man habe das Wartungsfahrzeug dort abgestellt, weil es hinter einer Kurve verschwunden wäre, wenn man es bei dem Rangiervorgang noch weiter weggestellt und damit ein Element des Fahrens auf Sicht und auch der psychologischen Wirkung einfach verschlechtert hätte. Eigentlich müsse man 2 km weg sein, aber die übergeordnete Denkweise der Betriebsvorschrift, einen so großen Abstand zu wahren, dass der sichere Bremsweg immer noch eingehalten werde, sei natürlich erfüllt. Er habe nicht in Erinnerung, ob morgens beim Betrieb des Instandhaltungsfahrzeuges einmal die Fahrwegsperrung nicht eingeschaltet gewesen sei. Meldungen hierüber seien ihm - auch von Gutachtern - nicht gemacht worden. Von allen Experten sei ihm nie berichtet worden, dass beim Bedienen der Betriebsleittechnik auch nur ein einziges Mal ein Fehler festgestellt worden wäre. Der TÜV habe keine Vorgabe gegeben, dass die obligatorische Fahrwegsperrung schriftlich verfügt werden sollte. Eine Simulation des Szenarios „Radfahrzeug auf der Strecke wird übersehen“ sei nicht durchgespielt worden; die Simulation sicherheitsrelevanter Szenarien sei nicht Aufgabe der IABG.

Der **Zeuge Metzner** hat ausgesagt, technisch könne jeder einzelne Abschnitt der Strecke gesperrt werden. Die Strecke sei in ca. 33 Abschnitte mit unterschiedlicher Länge unterteilt. Wenn bei dem Rangiermanöver der Abschnitt, in dem sich das Radfahrzeug befand, gesperrt worden wäre, hätte das Magnetschwebefahrzeug auf die Hauptstrecke herausfahren können. Der Abstand zwischen dem Haltepunkt des Magnetschwebefahrzeuges, als er nach dem Einfädeln auf die Hauptstrecke warten musste, und der Stütze 120 habe ca. 1 600 m betragen. Ein Abstand von 2 km sei von der Betriebsvorschrift nicht vorgeschrieben gewesen, sondern gelte für eine andere Betriebsart, wenn man beabsichtige, mit dem Magnetschwebefahrzeug nicht auf Sicht zu fahren.

Der **Zeuge Strauch** hat angegeben, grundsätzlich habe man auf der TVE einen Einzelfahrbetrieb gemacht, d. h. erst wenn ein Fahrplan mit dem Radfahrzeug beendet worden sei, sei die Magnetbahn gefahren worden. Wenn gleichzeitiger Fahrbetrieb zwischen Räderfahr-

zeugen und Magnetfahrzeug stattgefunden habe, habe man die Sperre als „Muss“ gesetzt. Beim Rangiervorgang habe er für sich unterschieden: wenn es ein zeitnahe Ablauf gewesen sei, sei die Sperre nicht gesetzt worden; wenn der Prozess des Rangierens unterbrochen worden sei, und ihn dies längere Zeit in Anspruch genommen habe, habe er für sich als Marker die Sperre gesetzt. Für seine Kollegen könne er insoweit keine Auskunft geben. Wenn das Radfahrzeug zu einem angegebenen Ort fahre und dort anhalte, sei dessen Betrieb beendet und die Sperre müsse nicht gesetzt werden. Wenn das Radfahrzeug an Stütze 120 stünde und der dortige Gleisabschnitt G15 gesperrt würde, würde das Rangieren des Magnetfahrzeuges nicht verhindert werden, sondern das Magnetfahrzeug könne herausfahren, denn dafür müsse nur ein Fahrweg bis G14 reserviert werden. Das Thema Rangierbetrieb sei bei der Schulung durch den Hersteller Siemens nicht thematisiert worden, das sei eine reine Schulung der Bedienung gewesen. Darüber, wann die Sperre beim Rangieren gesetzt werden konnte bzw. sollte oder musste, sei mit seinem Vorgesetzten Herrn Immken gesprochen worden. Das sei eine mündliche Anweisung gewesen. Checklisten habe man nicht. Das Papier der Fa. Siemens gehe nicht direkt an die Fahrdienstleiter, sondern diese bekämen es in Form einer Arbeitsanweisung. Der TÜV habe mit den Fahrdienstleitern über die Frage der Fahrwegsperrung beim Rangieren nicht gesprochen. Er habe von niemandem gehört, dass die Sperre nach der Betriebsvorschrift eigentlich hätte gesetzt werden müssen. Man habe keine Sicherheitsprobleme bei den Rangiervorgängen gesehen. Welche der drei Varianten beim Rangieren gewählt worden sei, sei in Absprache zwischen dem Fahrdienstleiter und dem Sonderfahrzeug entschieden worden; die Zeit habe dafür keine Rolle gespielt.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, mit der Betriebsvorschrift und dem Betriebshandbuch habe er sich nicht näher beschäftigt. Mit einzelnen betrieblichen Abläufen wie dem morgendlichen Rangiervorgang habe er sich nicht auseinandergesetzt, diese auch nicht konkret beobachtet, denn für Betriebsleitertechnik sei er nicht der Spezialist.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, grundsätzlich sei auf der TVE Einzelfahrzeugbetrieb vorgeschrieben mit Ausnahmen für Fahrten auf Sicht oder für Radfahrzeuge in gesperrten Abschnitten. Radfahrzeuge dürften im Parallelbetrieb zum Magnetschwebefahrzeug nur betrieben werden, wenn sich der Abschnitt, in dem sich das Radfahrzeug befinde, gesperrt sei. Bei den von ihm veranlassten Gesprächen sei über das Prozedere beim morgendlichen „Einfäden“ des TVE auf die Strecke nie gesprochen worden. Den Betrieb habe er nie beobachtet oder überprüft. Ihm sei bis zum Unfall nicht bekannt geworden, wie der Betreiber jeden Tag verfahren sei. Aus seiner Sicht habe es da überhaupt keinen Problembereich gegeben, sondern es sei eindeutig, dass in der Betriebsvorschrift die Setzung der Sperre vorgeschrieben sei. In der Abnahmeniederschrift 9/05 gebe es eine Auflage, dass ein Siemens-Papier einzuarbeiten sei, und danach müsse bei Radfahrzeugen auf der Strecke die Sperre eingelegt werden. Die Umsetzung vor Ort habe er persönlich nie überprüft. Der TÜV habe Rangiermanöver von Radfahrzeug und Transrapid im Rahmen der Abnahme der Betriebsleitertechnik sehr wohl geprüft. In der Betriebsvorschrift sei die konkrete Art der Sperrung bewusst offen gelassen. Dies müsse in den Verfahrens- und Arbeitsanweisungen geregelt werden, die der Betriebsleiter zu erstellen habe. Er könne nicht sagen, ob der Transrapid aus der Halle auf den Hauptfahrweg hätte fahren können, wenn im Bereich des an Stütze 120 stehenden Werkstattwagens eine Sperre gesetzt worden wäre. Unabhängig von der Frage der Streckensperre habe die Unfallfahrt nicht stattfinden dürfen, denn der Fahrweg sei nicht frei gewesen. Der Betriebsleiter habe ihm nach dem Unfall gesagt, dieser habe seinen Leuten gesagt, „Ihr sollt die einlegen“ und wenn dieser sage „soll“ „heißt das für meine Leute ‚muss‘“. Im Gelbdruck des Regelwerkes „Magnetschnellbahn“ werde das Verfahren „Sonderfahrzeuge unter Personalverwaltung“, wie man es in Lathen gehabt habe, als gleichwertig zu einer technischen Sicherung angesehen.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat ausgesagt, das Sicherheitskonzept auf der TVE bezüglich der Absicherung der Werkstattwagen kenne er nicht.

Die **Zeugin Wäsch** hat erklärt, die Rangiermaßnahmen morgens auf der Anlage habe sie nicht angesehen.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat angegeben, den Einsatz der Fahrzeuge morgens bei Dienstbeginn habe er nicht miterlebt. Er sei frühestens zwischen 12 und 13 Uhr auf der Teststrecke gewesen.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** ausgesagt, als technische Sicherungsmaßnahme beim Betrieb von Magnetfahrzeugen und Radfahrzeugen sei auf der TVE die sog. Fahrwegsperrung vorhanden. Ob bzw. unter welchen Voraussetzungen die Fahrwegsperrung nach der Betriebsvorschrift eingelegt werden musste oder dies nur eine Empfehlung war, sei vor dem Unfall zwischen den Beteiligten nicht diskutiert worden. Vor dem Ausschuss vertraten die Zeugen der IABG im Unterschied zu den sonstigen Zeugen die Ansicht, die Einlegung der Fahrwegsperrung sei nicht verbindlich gewesen.

4.7.2. Sonstige technische Sicherungsmittel

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefert** hat angegeben, in der Literatur zum Transrapid spiele das Thema Wartungsfahrzeuge so gut wie gar keine Rolle. Das einfachste Verfahren, um sicherzustellen, dass Wartungsfahrzeuge sich auf dem Abstellgleis neben der eigentlichen Transrapidstrecke stünden, seien sog. Schlüsselsperren. Dann wären die Wartungsfahrzeuge schlüsselbedient, und dieser Schlüssel müsste in das Bedienbord für den Rundkurs eingesteckt und dort verriegelt werden. Dies sei eine erprobte Technik, die aber den Charme der alten Eisenbahn habe, zu einem modernen elektronischen System nicht unbedingt passen würde und vielleicht auch nicht gewollt würde. Eine GPS-Ortung für Fahrzeuge sei nur eine grobe Ortung, sei aber signaltechnisch nicht sicher. Ein System von Barcodes oder Transpondern an Fahrzeugen zur Ortung werde heute schon eingesetzt, um etwa ICEs dem Betriebswerk vorzumelden, sei allerdings ebenfalls noch nicht signalsicher.

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat erklärt, es sei Absicht gewesen, die beiden Kommunikationswege - Funkverkehr zwischen Leitstand und Transrapid einerseits und zwischen Leitstand und Werkstattwagen andererseits - zu trennen, nämlich die technisch gesicherten Anlagenteile von den technisch nicht gesicherten Anlagenteilen.

Der **Zeuge Steinert** hat ausgesagt, über ein automatisches Sicherheitssystem unter Einbindung der Radfahrzeuge sei vor dem Unfall nicht diskutiert worden. Nach dem Stand der Technik sei eine automatische technische Einbindung der Radfahrzeuge nicht zwingend vorgesehen.

Der **Zeuge Otto** hat angegeben, das GPS-Ortungssystem sei ein Hilfsmittel für den zweiten Fahrdienstleiter. Es sei mit signaltechnisch nicht sicherer Technik aufgebaut.

Der **Zeuge Sawilla** hat erklärt, seine großen Bedenken gegen das GPS-Ortungssystem seien gewesen, dass es sich um ein nicht sicheres System gehandelt habe. Er habe zur Kenntnis genommen, dass der Betriebsleiter Metzner aus diesem System nur Fahrtverhinderungen, niemals Fahrtvorgaben ableiten wolle. Seitens der IABG würden nach dem Unfall jetzt Gedanken verfolgt, dass der Antrieb erst entblockt oder in Betrieb gesetzt werden könne, wenn sich das Radfahrzeug an einer bestimmten Stelle befinde, z. B. in der Instandhaltung. Nach neuestem Stand des „Gelbdruck“ - 8. Kalenderwoche 2007 - gebe es jetzt eine Formulierung, die die Einbringung von Radfahrzeugen in die Betriebsleittechnik fordere, sofern Radfahrzeuge und Magnetschienenfahrzeuge „gleichzeitig“ auf dem Fahrzeug unterwegs sein sollten. Danach müsse ein künftiger Betreiber Radfahrzeuge in die Betriebsleittechnik einbinden, wenn er Radfahrzeuge und Magnetschienenfahrzeuge gleichzeitig betreiben wolle. Wenn der Betreiber dies durch andere Maßnahmen sicher ausschließen könne, könne er darauf verzichten, die Radfahrzeuge in die Betriebsleittechnik einzubinden. Ein Gelbdruck habe eine Relevanz, sei aber noch nicht anerkannte Regel der Technik, weil man noch nicht davon ausgehen könne, dass die Mehrzahl der Experten die Meinung, die in den Gelbdrucken stehe, teile. Er denke, der Betreiber der TVE werde sich eher dafür entscheiden, die Radfahrzeuge nicht in die Sicherungstechnik zu integrieren, weil der Zeithorizont für diese Realisierung viel zu weit in der Zukunft wäre. Konsequenzen für die Sicherung des Radfahrzeuges bedeuteten ein

Kostenspektrum, das man heute noch nicht absehen könne. Zu einem eventuellen „Anketten der Fahrzeuge“ seien noch weitere Gespräche zu führen, auch mit dem Hersteller der Sicherungseinrichtung. Denn man könne und dürfe nicht in bestehenden Sicherungsanlagen - salopp gesagt - etwas „dranschrauben“ und damit einfach Betrieb machen, sondern man brauche das Einverständnis des Herstellers der Sicherungsanlage.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat ausgesagt, das GPS-System habe letztlich keine Einwirkung auf die BLT4, sondern sei ein von der Betriebsleittechnik entkoppeltes System. Gegen das GPS-System habe es zunächst finanziell und dann sachlich begründete Widerstände gegeben. Letztlich sei das GPS-System - mitgetragen von den Gutachtern - als Kann- und nicht als Muss-System etabliert worden. Die entscheidende Begründung sei gewesen, dass sicherheitstechnisch nicht zuverlässige Signale verwendet würden.

Der **Zeuge Steinmetz** hat angegeben, bis etwa 1986 seien auf der TVE Sonderfahrzeuge über Systeme der Abstellsicherung - praktisch über Reißdrähte usw. - gesichert worden. Diese Systeme seien aber sehr unzuverlässig und von der Bedienung und der Arbeitssicherheit her sehr gefährlich gewesen, weil man auf den Fahrweg gemusst und die Systeme dort stecken gemusst habe.

Der **Zeuge Metzner** hat erklärt, ihm fehle das Detailwissen zur Beantwortung der Frage, ob etwas dagegen spreche, eine Ortung bei den Werkstattwagen mit Barcodes vorzunehmen. Nach den Angaben des Herstellers der Betriebsleittechnik und des 38-GHz-Funks sei eine Einbindung mehrerer Fahrzeuge in das Funksystem nicht möglich gewesen.

Der **Zeuge Strauch** hat ausgesagt, das GPS-System sei nach seiner Einführung 2004 oder 2005 für die Räderfahrzeuge ein nützliches Hilfsmittel gewesen. Es sei für die Disposition der Radfahrzeuge in der Instandhaltungsphase genutzt worden, in der kein Magnetfahrzeug unterwegs gewesen sei. Um festzustellen, ob das Radfahrzeug in der Abstellanlage stehe, sei es optional gewesen, ob er auf das GPS-System sehe. Den Glatteisunfall der Radfahrzeuge hätte das GPS-System nicht verhindern können.

Der Sachverständige und die Zeugen haben **zusammengefasst** angegeben, bei der Ortung der Fahrzeuge sei das GPS-System eine Hilfe, aber signaltechnisch nicht sicher. Die Trennung der Funknetze sei beabsichtigt gewesen. Voraussichtlich wolle der Betreiber nach dem Unfall zur Sicherung der Radfahrzeuge wohl eine Art des aus der Schientechnik bekannten, wenn auch wenig modernen Schlüsselsystems verwenden.

4.8. Zum Fragekomplex Nr. 8 („ob sich aus einer zu langfristigen Beschäftigung mit der Transrapidtechnik und/oder aus der zu einseitigen Ausrichtung der Arbeit auf diese Technik bei den mit dem Betrieb, der Überwachung oder der Genehmigung der Versuchsanlage beteiligten Personen aus Wissenschaft, Betrieb, TÜV, Genehmigungsbehörde und Politik ein zu eingeschränktes Problembewusstsein für Betrieb und Betriebssicherheit auf der TVE entwickeln konnte, und ob aus diesem Grund nicht alle Fahrzeuge in eine technische Sicherung integriert wurden“)

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, nach dem Unfall müsse man sich noch um viele Dinge kümmern, vielleicht auch um Alterungsprozesse in der Personalverantwortung, so um die Fragen, was passiere, wenn Leute zu lange immer dasselbe tun würden, oder ob das System noch genauso belastbar sei wie zu Anfang, als man es neu etabliert habe. In einem nachgereichten Schreiben vom 10.04.2007 (Anlage zur Niederschrift über den öffentlichen Teil der 23. Sitzung) hat der Zeuge mitgeteilt, er wolle seine Aussage dahingehend erläutern, dass er mit „Alterungsprozessen in der Personalverantwortung“ z. B. Ergebnisse einer wissenschaftlichen Untersuchung gemeint habe, wonach Autofahrer ihr Großhirn ausschalten würden, wenn sie täglich dieselbe Strecke führen, Beifahrer hingegen nicht.

Der **Zeuge Hirche** hat angegeben, zwar sei es richtig, dass er im Oktober 2006 im Verkehrsausschuss gesagt habe, es sei nicht auszuschließen, dass eine zu lange Beschäftigung

auch Beeinträchtigungen habe. Noch in der gleichen Sitzung oder in der Sitzung danach habe er aber auch gesagt, er habe keinen Anlass, das in diesem praktischen Fall anzunehmen.

Der **Zeuge Strauch** hat erklärt, es wäre von Vorteil gewesen, wenn vor dem Unfall einmal der Fall eingetreten gewesen wäre, dass der erste Fahrdienstleiter etwas vergessen hätte und der zweite Fahrdienstleiter ihn daran hätte erinnern müssen. Dann wäre man wahrscheinlich sensibilisiert gewesen. Er glaube nicht, dass die Aufmerksamkeit nachgelassen habe. Man habe seinen Dienst gemacht und das prozessorientiert verfolgt, auch als zweiter Fahrdienstleiter.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, er sehe langjährige Erfahrung des TÜV mit der TVE als großen Vorteil, weil bei der Implementierung neuer Betriebsanlagen und Fahrzeuge auf Erfahrung und Fachwissen zurückgegriffen werden könne. Es habe ungefähr 1997 einmal einen Versuch gegeben, eine andere große Prüforganisation etwas prüfen zu lassen, um eben Wettbewerb zuzulassen. Diesen Versuch habe er abbrechen müssen, weil dieser Gutachter nicht in der Lage gewesen sei, eine vernünftige Grundlage für den sicheren Betrieb zu liefern. Die TÜV-Arge sei aus seiner Sicht die einzige Institution, die profunde Kenntnisse der Versuchsanlage in Lathen habe. Von Anfang seiner Beschäftigung mit der TVE an kenne er den Zeugen Steinmetz, einen Herrn Dr. Droese und den Zeugen Dr. Knigge. Die Beziehung zu diesen sei nicht über den dienstlichen Rahmen hinausgegangen. Das habe er sich strikt verboten. Er wolle da nicht in irgendwelche Probleme kommen.

Der **Zeuge Menn** hat angegeben, bezüglich der Gutachtertätigkeit des TÜV sei man zu der Erkenntnis gekommen, dass im Lauf der Jahre diese große Organisation, die auch über zertifizierte Mitarbeiter verfüge, sich ein so großes Fachwissen erworben habe, dass das für diese Anlage sehr nützlich gewesen sei. Ein Mitarbeiter habe ihm erzählt, der Zeuge Harnacke habe irgendwann einmal einen anderen Gutachter nehmen wollen, was aber nichts geworden oder misslungen sei. Er vermöge nicht zu erkennen, dass es in irgendwo einen Tunnelblick gegeben habe oder gebe. Wenn es hierauf Hinweise gegeben hätte, hätte man sicherlich handeln müssen.

Der **Zeuge Bannow** hat erklärt, er habe keine eigenen Erfahrungen damit, ob man Gutachter nach bestimmten Fristen auswechsele, damit kein Tunnelblick entstehe. Denn er habe sonst mit Gutachtern selten zusammen gearbeitet. Er habe den Vorwurf einer Monopolstellung des TÜV, der damals aus Richtung DB bzw. EBA erhoben worden sei, mit dem Zeugen Harnacke diskutiert. Hierzu habe der Zeuge Harnacke ihm erzählt, ein Versuch mit einer anderen Gutachterorganisation aus Süddeutschland einige Jahre zuvor sei gescheitert gewesen.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** ausgesagt, konkrete Anhaltspunkte für eine Art „Tunnelblick“ bei den Beteiligten habe man nicht. Die langjährigen Erfahrungen etwa der TÜV-Arge als Gutachter seien eher als Vorteil angesehen worden, zumal ein länger zurückliegender Versuch mit einer anderen Gutachterorganisation nicht erfolgreich gewesen sei.

4.9. Zum Fragekomplex Nr. 9 („ob und wenn ja, in welchen Verantwortungsbereichen einschließlich der politischen Führung Organisationsverschulden für Mängel in den zum Unfallzeitpunkt bei der TVE geltenden Rahmenseetzungen für Sicherheit, Betriebsüberwachung und Betriebspraxis vorliegt“)

4.9.1. Verantwortungsbereich des Betreibers

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes angegeben:

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, er persönlich habe keine Zweifel gehabt, dass das vorgegebene Regelwerk in Lathen umgesetzt werde. Er habe alle Mitarbeiter der IABG als zuverlässige, sehr motivierte, verlässliche Personen angesehen. Das gehe eigentlich durch alle Reihen. Er sei der Ansicht, dass der Zeuge Metzner eine völlig einwandfreie Persönlichkeit sei und als Betriebsleiter hervorragend arbeite. Er sei immer überrascht gewesen über die hohe Qualität dessen, was die IABG abgeliefert habe. Umso erschütterter sei er darüber, dass es

ein solches Szenario an menschlichem Versagen gegeben habe. Das sei für ihn unvorstellbar gewesen.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat angegeben, er habe aus seinen Besuchen auf der TVE vor allem in den Jahren 1997 bis 1999 den Eindruck gehabt, dass dort ganz normal, seriös, vernünftig und ingenieurmäßig gearbeitet worden sei. Es habe keine Erkenntnisse gegeben, dass der Betrieb auf der TVE unsicher gewesen sei. Den langjährigen Betriebsleiter, den Zeugen Steinmetz, habe er als kompetenten, engagierten Ingenieur erlebt, der den Eindruck hinterlassen habe, dass das Sicherheitsverständnis seiner Mitarbeiter für ihn mit das höchste Gut sei.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, es habe keine Erkenntnisse darüber gegeben, dass auf der TVE die Sicherheitsvorschriften nicht ordnungsgemäß umgesetzt worden seien.

Der **Zeuge Steinmetz** hat ausgesagt, es sei von internen Stellen der IABG „zigfach“ überprüft worden, wie man mit der Betriebsvorschrift umgehe. Die IABG sei ein zertifizierter Betrieb und habe ein internes Qualitätsmanagement. Die Fahrdienstleiter seien ganz hochwertige Mitarbeiter, die eine sehr lange Ausbildung bräuchten.

Der **Zeuge Metzner** hat angegeben, er gehe davon aus, dass die Betriebsvorschriften immer eingehalten worden seien.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, er habe nie Zweifel gehabt, dass auf der TVE bewusst irgendwas nicht nachverfolgt worden wäre, wenn es denn sicherheitsrelevant gewesen wäre.

Der **Zeuge Bröring** hat ausgesagt, seine Gespräche mit der Führung der IABG hätten nirgendwo auch nur ansatzweise Fragestellungen zur Sicherheit ausgelöst.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat angegeben, er habe nicht den Eindruck gehabt, dass der Betrieb in Lathen unsicher gewesen wäre oder dass es dort Gefährdungen gegeben hätte.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** erklärt, Zweifel an der persönlichen Zuverlässigkeit der beteiligten Personen oder der Umsetzung der Regelwerke durch den Betreiber seien vor dem Unfall nicht aufgetreten.

4.9.2. Verantwortungsbereich der TÜV-Arge

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Sawilla** hat in einem nachgereichten Schreiben vom 10.04.2007 (Anlage zur Niederschrift über den öffentlichen Teil der 23. Sitzung) mitgeteilt, er wolle klar stellen, dass er der Ansicht sei, der TÜV habe in der Vergangenheit sehr penibel geprüft.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, das aktive Tätigwerden des TÜV sei seiner Auffassung nach ausreichend gewesen.

Der **Zeuge Rebentisch** hat ausgesagt, ihm sei bei seinen Besuchen auf der TVE „in keinster Weise“ aufgefallen, dass der TÜV dort nicht vernünftig geprüft hätte.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, er habe damals wie jetzt keine Zweifel daran, dass der TÜV seine Aufgaben ordnungsgemäß mache bzw. gemacht habe und zuverlässig sei.

Der **Zeuge Jerratsch** hat erklärt, gegenüber dem TÜV habe es keine Vorhaltungen gegeben.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat ausgesagt, den Gutachtern gegenüber habe er keinen Vorbehalt gehabt, dass sie den Job nicht richtig getan hätten, sondern nur, dass bezüglich einer Zulassung für eine Anwendungsstrecke nicht alles lückenlos abgedeckt sei.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** angegeben, sie hätten keine Zweifel an der ordnungsgemäßen Tätigkeit des TÜV.

4.9.3. Verantwortungsbereich des NLStB bzw. der NLStBV und des MW

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Dr. Fischer** hat erklärt, er habe den Eindruck gehabt, dass die Organisation der Landesstraßenbaubehörde leistungsfähig und nicht defizitär gewesen sei und eine ausreichende Kommunikation zwischen der Landesbaubehörde und dem Ministerium bestanden habe. Ihm sei kein Vorfall in Erinnerung, bei dem das Informationssystem in seinem Amtsbereich während seiner Amtszeit nicht funktioniert habe.

Die **Zeugin Dr. Grote** hat ausgesagt, sie habe keinen Bedarf gesehen, organisatorische Änderungen zu veranlassen.

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat angegeben, er und sein Ministerium seien der Meinung gewesen, dass in der Landesbehörde die Fachkompetenz vorhanden gewesen sei und Fragen mit der Abteilung 4 als zuständiger Fachabteilung diskutiert und erörtert würden.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat erklärt, die Mitarbeiter im Schienenreferat im Ministerium wie auch in den nachgeordneten Behörden hätten ihrer Auffassung nach zu den absoluten Leistungsträgern gehört. Sie habe keinen Grund anzunehmen, es seien irgendwelche Informationen nicht pflichtgemäß ausgewertet und weitergegeben worden, zumal es entsprechende Berichtswege und regelmäßige Besprechungen gegeben habe. Im Rahmen ihrer Amtsübergabe an den Zeugen Hirche habe keine Notwendigkeit bestanden, auf mögliche Organisationsveränderungen hinzuweisen. Die Einbeziehung der TÜV-Arge halte sie für richtig; sie würde sogar sagen, wenn noch mehr fachliche Details im Wirtschaftsressort selbst hätten übernommen werden sollen, beispielsweise für die Überprüfung der Umsetzung der Betriebsgenehmigung, hätte sie das umgekehrt für einen Organisationsfehler gehalten.

Der **Zeuge Hirche** hat ausgesagt, im Augenblick stelle es sich ihm subjektiv so dar, dass die Dokumentationslage im Ministerium über frühere Vorfälle nicht ausreichend gewesen sei. Dies habe aber „null zu tun“ mit einer Sicherheitslücke in irgendeinem Zusammenhang. Die Handhabung durch Landesbehörde und TÜV sei eine durchgehende Praxis mehrerer Regierungen, die auch aus heutiger Sicht trotz des Unfalls nicht zu beanstanden sei. Seit seiner Amtsübernahme im März 2003 sei keinerlei Veränderung der Organisation und Wahrnehmung der Aufgaben in Bezug auf den Transrapid erfolgt. An der Richtigkeit der bestehenden organisatorischen Zuordnung der fachlichen Zuständigkeiten habe er keinen Zweifel und halte die gegebenen Organisationsstrukturen für richtig und sachdienlich. Es gebe am Ende politische Verantwortlichkeit jeder Landesregierung für alle Vorgänge, die es im politischen Raum zu diskutieren gebe. Im Übrigen sei aber die Verantwortung auf das Landesamt als ausführende Stelle übergegangen.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, er habe keinerlei Anlass gehabt, anzunehmen, dass die Organisation in irgendeiner Weise Not leidend oder die Arbeitsteilung zwischen Ministerium, Landesbehörde oder den mit der Wahrnehmung der Aufgaben befassten Menschen nicht in Ordnung sein könnte. An dieser Organisation, der Kompetenzverteilung und den Verantwortlichkeiten habe sich im Ministerium seit der Regierungsübernahme nicht geändert.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, er sehe kein Berichtsdefizit im Verhältnis zum Ministerium.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, in seiner Zeit habe es keinen Anlass gegeben, über eine andere Organisations- oder Bearbeitungsstruktur nachzudenken. Die Berichtswege vor dem Unglück halte er für ausreichend und hätten seiner Ansicht nach funktioniert. Der zuständige Ingenieur bei der Landesbehörde - der Zeuge Harnacke - stehe in dem Ruf, sehr genau und in Fachgesprächen bezüglich Sicherheit unnachgiebig zu sein. Diese Einschätzung könne er persönlich auch bestätigen. In Gesprächen, die er selber mit diesem geführt habe, sei bei ihm der Eindruck entstanden, dass bei dem Zeugen Harnacke die Sicherheit auf der TVE an erster Stelle stehe.

Der **Zeuge Bannow** hat angegeben, der Zeuge Harnacke habe als äußerst genau und pingelig gegolten. Seine Kontakte zu dem Zeugen Harnacke seien telefonischer und auch persönlicher Art gewesen. Die Pingeligkeit bzw. die äußerst sorgfältige Vorgehensweise des Zeugen Harnacke sei ihm schon von früher bekannt gewesen, weil er schon einmal mit diesem fach-

lich zu tun gehabt hätte. Er habe den Zeugen Harnacke als jemanden erlebt, der z. B. den Stadtbahnführer angesprochen habe, wenn dieser in der Stadt schneller als 50 km/h gefahren sei. Auch habe er vom EBA gehört, dass der Zeuge Harnacke die Komponenten, die für eine mögliche Anwendungsstrecke bereits vom EBA abgenommen worden waren, noch einmal zur Untersuchung durch einen Gutachter in Auftrag gegeben habe, um die Verwendbarkeit auf der TVE nachprüfen zu lassen. Er meine „pingelig“ positiv, auch wenn es negativ aus Sicht desjenigen sei, der z. B. mit erhöhten Anforderungen an den Betreiber oder den TÜV umgehen müsse.

Zusammengefasst haben die Zeugen also erklärt, Zweifel an der Organisation der Behörden oder der Sorgfalt der beteiligten Mitarbeiter, insbesondere des Zeugen Harnacke, hätten sie nicht gehabt.

4.10. Zum Fragekomplex Nr. 10 („ob es Defizite bei der Finanzierung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) durch den Bund gegeben hat, die Auswirkungen auf die Sicherheit von Strecke und Betrieb hatten, und - wenn ja -, welche Auswirkungen das waren und ob die Ausweitung des Personenverkehrs zur Minimierung der Defizite genutzt wurde“)

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Dr. Fischer** hat angegeben, er sei vom Betreiber auf Probleme bei der Finanzierung der Anlage nicht angesprochen worden.

Die **Zeugin Dr. Grote** hat erklärt, von Wünschen von Mitarbeitern auf der TVE nach einer Verbesserung der Sicherheitstechnik oder von irgendwelchen Sicherheitsproblemen habe sie keine Kenntnis.

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat ausgesagt, ihm sei nicht Erinnerung, dass jemand mit dem Hinweis auf Sicherheitsmängel versucht hätte, mehr Geld für den Transrapid von ihm zu bekommen.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat angegeben, Fragen der mittelfristigen Finanzierung der Versuchsanlage seien für sie kein Thema gewesen.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, es habe keine Einflussnahmen vonseiten des Betreibers auf ihn gegeben, bestimmte Prüftiefen im Hinblick auf den Kostenfaktor abzumildern.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, die Kosten für einen Sicherheitsrechner mit entsprechender Software wären für die Betreiber wie für den TÜV kein Grund dafür gewesen, diese Ausstattung nicht vorzunehmen.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat angegeben, es habe nie eine Situation gegeben, in der der Auftraggeber auf den TÜV Einfluss genommen oder versucht habe, über Prüfungstiefe, Prüfungsdauer oder die Kosten der Prüfung zu diskutieren.

Der **Zeuge Hirche** hat erklärt, in welchem Umfang Besucherverkehr auf der TVE stattfinden sollte, sei nur auf der Fachebene diskutiert worden.

Der **Zeuge Werren** hat ausgesagt, er sei mit eventuellen Defiziten bei der Finanzierung der TVE insbesondere zulasten von Sicherheitsaspekten nicht befasst worden. Bei seinem Besuch Anfang November 2004 auf der TVE sei nicht über fehlende Mittel oder sonstige sicherheitsrelevante Aspekte geredet worden.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, er habe auf die Finanzierung der Versuchsanlage keinerlei Einfluss gehabt. Ihm seien keinerlei Auswirkungen dadurch auf die Sicherheit der Versuchsanlage bekannt.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat erklärt, seines Erachtens habe es bei der Finanzierung für Sicherheitsanforderungen keine Beschränkungen gegeben.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, mit dem Thema möglicher Defizite bei der Finanzierung sei er nicht befasst gewesen.

Zusammengefasst haben die Zeugen also angegeben, Finanzierungsprobleme mit Auswirkungen auf Sicherheitsfragen seien ihnen nicht bekannt.

4.11. Zum Fragekomplex Nr. 11 („ob und wenn ja, in welcher Weise der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Walter Hirche, im Zusammenhang mit dem Transrapidbetrieb auf der TVE in Angelegenheiten der zuständigen Aufsichtsbehörden bis zum 24.11.2006 tätig geworden ist und ob dies den rechtlichen und fachlichen Anforderungen an eine oberste Landesbehörde entsprochen hat“)

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Hirche** hat angegeben, er habe sich als Wirtschafts- und Verkehrsminister bis zum Unfallzeitpunkt mit dem Thema Transrapid immer nur unter verkehrs- und industriepolitischen Aspekten befasst. Es habe einmal einen Besuch im neuen Gebäude des Landesamtes gegeben, bei dem das Thema Transrapid aber keine Rolle gespielt habe. Die organisatorische Kompetenz für alle technischen Fragen liege bei der Landesbehörde und werde auch in Zukunft dort liegen. Besondere Vorkommnisse seien dem Fachreferat zu melden. Er habe nach dem Unfall verfügt, dass dies schriftlich und nicht nur telefonisch erfolge und dass in jedem Fall Aufzeichnungen zu machen seien. Es sei im Einzelnen festgelegt, dass bei besonderer Bedeutung dem Abteilungsleiter zu berichten sei, dem Staatssekretär und dann dem Minister. Einen Wichtigkeitskatalog gebe es nicht. Aufgrund des Unfalles habe er angeordnet, dass dem Ministerium alle Vorgänge schriftlich zu dokumentieren und bis auf Weiteres auch dem Minister selbst vorzulegen sind. Dies erfolge ohne Rücksicht auf irgendwelche Einzelkenntnisse, weil er diese Abweichung von den Regelstrukturen aufgrund des Unfalles wegen der politischen Dimension für richtig halte. Er habe nach dem Unfall erwogen, eine Überprüfung der Organisationsstruktur durch den Landesrechnungshof vornehmen zu lassen. Hintergrund hierfür sei erstens gewesen, dass ihm nach dem Unfall das Tempo der Aufklärung aus seiner subjektiven Sicht nicht hoch genug erschienen sei, und er zweitens Form und Vollständigkeit der Aufarbeitung noch einmal in Frage gestellt habe. Die Organisationsprüfung habe sich durch den Untersuchungsausschuss erübrigt. Er habe der Landesbehörde aufgegeben, eine Sicherheitskonferenz zu machen, bevor der TR 09 eine Genehmigung erhalte. Derzeit gebe es keine Überprüfungen der Zuverlässigkeit des derzeitigen Betreibers durch das Ministerium.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, die Fachaufsicht über die NLStBV im Bereich TVE liege im Zuständigkeitsbereich desjenigen Fachreferates im Ministerium, dessen Referatsleiter er seit 2001 sei. Die Fachaufsicht erfolge in erster Linie durch Fachgespräche und in zweiter Linie durch die Anwendung von Aufsichtsmitteln bis hin zum Erlass konkreter fachlicher Weisungen. In den zurückliegenden Jahren habe es nach seiner Beobachtung keinen Anlass gegeben, fachaufsichtsbehördlich tätig zu werden. Zu keinem Zeitpunkt habe der Eindruck bestanden, dass die Landesbehörde mit dem TÜV nicht ordnungsgemäß gearbeitet hätte. Von seinen Mitarbeitern im Referat sei ihm immer versichert worden, dass die Landesbehörde ihrer Aufgabe nachkomme und die Arbeit nicht zu beanstanden sei. Es habe keinerlei Beschwerden von Mitarbeitern, von Anwohnern, Besuchern der TVE oder anderen Fachkundigen betreffend den Zuständigkeitsbereich der Landesbehörde gegeben, die Anlass für ein Eingreifen des Ministeriums als Fachaufsicht gegeben hätten. Der zuständige Ingenieur bei der Landesbehörde - der Zeuge Harnacke - stehe in dem Ruf, sehr genau und in Fachgesprächen bezüglich Sicherheit unnachgiebig zu sein. Diese Einschätzung könne er persönlich auch bestätigen. In Gesprächen, die er selber mit dem Zeugen Harnacke geführt habe, sei bei ihm der Eindruck entstanden, dass bei diesem die Sicherheit auf der TVE an erster Stelle stehe. Wenn am 13.10.2006 das Landesamt gebeten worden sei, dass die Betriebsvorschriften nunmehr die Fassung haben sollten, dass auch das Ministerium und der Minister persönlich zu unterrichten seien, sei dies mit der herausgehobenen politischen Brisanz entsprechender Vorfälle nach dem Unglück begründet worden, habe also nichts mit Dingen zu gehabt, die vorher gelaufen seien.

Zusammengefasst haben die Zeugen also erklärt, bis zum Unfall habe sich die zuständige Fachabteilung des MW durch die NLStBV unterrichten lassen, ohne dass - insbesondere in Sicherheitsfragen - spezielle Aufsichtsmaßnahmen angewendet worden wären. Der Minister sei insoweit nicht

tätig geworden. Nach dem Unfall sei vom Minister angeordnet worden, ab jetzt sollten besondere Vorkommnisse auf der TVE schriftlich gemeldet werden und zwar zusätzlich zur Fachabteilung auch ihm persönlich.

4.12. Zum Fragekomplex Nr. 12 („welche Informationspflichten das zuständige Ministerium und die jeweiligen Minister gegenüber der Öffentlichkeit und dem Parlament über Vorkommnisse und Zusammenhänge im Hinblick auf die Genehmigung, den Betrieb und die Aufsicht hatten, und zur Prüfung, ob diesen Pflichten vor und nach dem Unglück vom 22.09.2006 bis einschließlich dem 24.11.2006 zu jeder Zeit nachgekommen worden ist“)

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes angegeben:

Der **Zeuge Hirche** hat ausgesagt, er habe mit dem Zeugen Harnacke persönlich nur ein einziges Mal gesprochen, nämlich als er nachmittags am Unfalltag auf die Anlage gekommen sei. Er habe gegenüber der Öffentlichkeit und dem Parlament nach dem Stand seiner Informationen jeweils sofort vorgetragen. Die Information über den Glatteisunfall sei ihm erst während der Sitzung zur Dringlichen Anfrage gegeben worden. Ansprechpartner für seine Informationen sei das Fachreferat im eigenen Hause gewesen, nicht die nachgeordnete Behörde. Er habe die technischen Fragen gemäß den Informationen seiner Mitarbeiter beantwortet. Seine Angaben in der Plenarsitzung am 11.10.2006 (Zitat: „Ich habe eben schon darauf hingewiesen, dass wir die Arge TÜV beauftragt haben, die Einhaltung der Betriebsvorschriften zu kontrollieren.“) könnten den Eindruck entstehen lassen, er sei damals von einem Auftragsverhältnis des Landes Niedersachsen gegenüber dem TÜV ausgegangen; tatsächlich sei der Sachverhalt aber anders, denn die TÜV-Arge sei nicht von der Landesbehörde, sondern von dem jeweiligen Inhaber der Betriebsgenehmigung beauftragt worden. Auch müsse er einräumen, zum Zeitpunkt der Erörterung im Landtag oder im Wirtschaftsausschuss die Betriebsvorschriften nicht gekannt zu haben. Er könne nicht mehr sagen, woher er seine damaligen Informationen zu der Frage gehabt habe, wie viele Personen bei regulären Fahrten und bei Messfahrten vorn im Fahrstand zu sein hätten. Das Tempo der Aufklärung nach dem Unfall sei ihm aus seiner subjektiven Sicht nicht hoch genug erschienen, und er habe Form und Vollständigkeit der Aufarbeitung durch die Beauftragung des Landesrechnungshofes mit einer Organisationsprüfung noch einmal in Frage stellen wollen.

Der **Zeuge Werren** hat erklärt, er habe ein oder zwei Tage nach dem Unfall einen Anruf vom Vorstandsvorsitzenden des TÜV Nord erhalten, der ihn darüber informiert habe, dass es im Jahre 2004 einen Zusammenstoß zwischen zwei Werkstattwagen bei Glatteis gegeben habe. Er habe in der ersten Sitzung des Wirtschaftsausschusses nach dem Unfall am 29.09.2006 seine bis dahin vorliegenden Erkenntnisse vorgetragen. Die Vorbereitung hierfür sei ausschließlich im Dialog zwischen dem Referat 44 und der Landesbehörde erfolgt. In der Folgezeit habe er die entsprechenden parlamentarischen Gremien über jede einzelne Tatsache, die durch intensive Befragung des Landesamtes gewonnen worden war, unterrichtet. Zur Vorbereitung der Unterrichtung des Landtages habe er einen „motivierenden“ Aktenvermerk geschrieben, um sicherzustellen, dass man sich anstrengen möge, um alles an erkennbaren und denkbaren Fakten auf den Tisch zu bringen. Es sei alles „ausgegraben“ worden, was „auszugraben“ gewesen sei. Vom Landesamt habe er sich grundsätzlich gut informiert gefühlt, es aber als mühsam empfunden, alle Informationen in der gebotenen Schnelligkeit auf den Tisch zu bekommen. Es sei ihm zu langsam gegangen. Er habe insoweit nicht mit der Landesbehörde unmittelbar kommuniziert, sondern mit seinem Fachreferat 44.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, er habe am 22.09.2006 die Information über den Unfall während eines Termins außer Haus per Handy erhalten, den Termin sofort beendet und noch auf dem Weg von seinem Termin das Ministerium per Handy informiert. Mit dem Zeugen Hirche selber habe er nur am Unfalltag in Lathen gesprochen. Als der Zeuge Hirche gegen 16 Uhr nach Lathen gekommen sei, habe er dem Zeugen Hirche kurz gesagt, was aus seiner Sicht passiert sei. Alles andere sei in der Zeit danach über das Referat 44 gelaufen. Er sei von den Mitarbeitern des Referats 44 praktisch im Minutentakt angerufen worden und habe Rede

und Antwort stehen müssen. Viele Fragen habe er zunächst nicht beantworten können und erst in Lathen nachfragen müssen.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, nach dem Unfall habe ihn der Zeuge Werren angerufen und berichtet, er habe gehört, es habe auch vorher schon einen Unfall gegeben und er möge der Sache bitte nachgehen. Er habe in den Ministeriumsunterlagen nichts gefunden und bei dem Zeugen Harnacke nachgefragt. Dieser habe ihm berichtet, es habe keinen Unfall mit dem Transrapid gegeben, sondern nur einen Unfall, als ein Werkstattwagen bei Glatteis auf einen anderen gerutscht sei, und noch eine zweite Sache hinsichtlich einer fahrbaren Arbeitsbühne. Das habe er dem Zeugen Werren als Ergebnis mitgeteilt. Nach dem Unfall habe er sich mit seinen Mitarbeitern im Ministerium die Arbeit geteilt. Es habe eine Fülle von Anfragen von unterschiedlicher Seite gegeben. Wer gerade frei war, habe die Anfragen entweder selbst beantwortet oder, wenn man dazu nicht in der Lage gewesen sei, auf die Landesbehörde zurückgegriffen. Die Zusammenarbeit mit der Landesbehörde sei ihm Wesentlichen fruchtbar und zufriedenstellend gewesen. Teilweise habe es Anlass zu Nachfragen gegeben und Missverständnisse.

Zusammengefasst haben die Zeugen also erklärt, nach dem Unfall hätten sich die Zeugen Hirche und Werren durch das zuständige Ministeriumsreferat 44 informieren lassen, das seinerseits die Informationen von der NLStBV angefordert habe. Verschiedentlich seien Nachfragen - z. B. zum Glatteisunfall - erforderlich gewesen. Manche zunächst gemachten Angaben seien im Nachhinein zu korrigieren (gewesen).

5. Unfallursachen gemäß Untersuchungsbericht des EBA vom 19.04.2007

Im Untersuchungsbericht des EBA, dessen Feststellungen nach dem Schreiben der Staatsanwaltschaft Osnabrück vom 30.05.2007 in Beweisaufnahme und Abschlussbericht verwertet werden dürfen³⁵, heißt es zur Frage der Zulässigkeit der unterschiedlichen Varianten des Rangiermanövers³⁶:

„(...)

Fazit:

- Nur Variante 1 kann als zweifelsfrei zulässig eingestuft werden.
- Bei den Varianten 2 und 3 bestehen aufgrund der Vorgabe der BV, nach der grundsätzlich ein Einzelfahrzeugbetrieb stattfindet, Zweifel an der Zulässigkeit als ein regelmäßig angewandtes Betriebsverfahren. Unterstellt man dennoch, dass die regelmäßige Anwendung der Varianten 2 und 3 noch vom Grundsatz des Einzelfahrzeugbetriebs gedeckt ist, wäre in jedem Fall eine Verfahrensweisung notwendig gewesen. (...)

Weiterhin führt der Untersuchungsbericht in seiner Zusammenfassung zu den Unfallursachen aus:

„(...)

5.2. Primäre Ursache

Es wurden bei der Auswertung aller Informationen und Unterlagen keine Hinweise auf Unfallursachen im technischen Bereich gefunden.

Auslösende Ursache (Primäre Ursache) für den Zusammenstoß war zweifelsfrei die Freigabe des Fahrvorhabens für den TR 08, obwohl sich zu diesem Zeitpunkt das Sonderfahrzeug auf einem vom Magnetfahrzeug beanspruchten Fahrwegabschnitt befand; damit war die für die ordnungsgemäße Freigabe des Fahrvorhabens erforderliche Voraussetzung eines freien Fahrwegs nicht gegeben.

Die nach Auffassung der Verfasser zwingend vorgeschriebene technische Sperrung des Fahrweges durch Eingabe des entsprechenden Kommandos „MAE“³⁷ durch den Fahr-

³⁵ Zu den Einzelheiten des Verfahrensablaufes hierzu s. o. II.3.

³⁶ Zu den unterschiedlichen Varianten des Rangiermanövers s.o. II.1.2.2.

dienstleiter bereits vor der ersten Fahrt des TR 08 von dem HOP³⁸ zum Bf. 1³⁹ erfolgte nicht.

5.3. Sekundäre Ursachen

Als sekundäre Ursachen werden folgende Sachverhalte eingestuft:

1. Der Fahrdienstleiter hatte keinen direkten Zugriff auf die einzige technische Anzeigeeinrichtung, die ihm die Information über den Standort des Sonderfahrzeugs angezeigt hätte: den GPS-Monitor.
2. Für den regelmäßig durchgeführten Rangiervorgang gab es keine Verfahrensanweisung; die Zulässigkeit des Rangiervorgangs als regelmäßiges Betriebsverfahren nur auf Basis der Betriebsvorschrift ist zweifelhaft.
3. Das in der Betriebsvorschrift und dem nachrangigen Regelwerk vorgeschriebene 4-Augen-Prinzip und damit die Überwachung des Fahrdienstleiters durch den 2. Leitstandsoperator war, zumindest bezogen auf den Rangiervorgang, unzureichend ausgestaltet. Infolgedessen war der 2. Leitstandsoperator nicht in der Lage, seiner Verpflichtung zur Überwachung der Handlungen des Fahrdienstleiters nachzukommen.
4. Für die Durchführung der vorgeschriebenen Fahrwegprüfung vor der Freigabe eines Fahrvorhabens durch den Fahrdienstleiter gab es keine konkrete Verfahrensanweisung; die Durchführung der Fahrwegprüfung allein auf Basis der Betriebsvorschrift ist nicht möglich.
5. Infolge von 4. wurde u. a. die Freigabe des Fahrweges im technischen Sinne als „Freimeldung“ im betrieblichen Sinne verwendet, war hierfür jedoch nicht geeignet.
6. Für die Führung des Betriebsbuches Leitstand gab es keine Arbeitsanweisung, obwohl die Betriebsvorschrift eine entsprechende Vorgabe macht.
7. Infolge von 6. wurde das Betriebsbuch Leitstand nicht sachgerecht geführt, insbesondere fehlten durchgängig die in der Betriebsvorschrift vorgeschriebenen Eintragungen zur Fahrwegfreimeldung und zur Fahrtfreigabe.
8. Die unzureichende Umsetzung der „Anwendungsregeln OCS“ in Verbindung mit der offensichtlich unterschiedlichen Handhabung durch die Fahrdienstleiter ist als sekundäre Unfallursache zu werten.
9. Die Handlungen des Fahrzeugführers können, insbesondere in den letzten 30 sec vor dem Zusammenstoß, nicht rekonstruiert werden. Es oblag seiner Verpflichtung, den Fahrweg während der Fahrt zu beobachten. Aufgrund zahlreicher Aufgaben zur Beobachtung von technischen Einrichtungen, die der gleichzeitigen Beobachtung des Fahrweges entgegenstehen, kann zweifelsfrei weder festgestellt werden, dass die Verpflichtung zur Beobachtung des Fahrweges objektiv vernachlässigt wurde, noch kann dieses ausgeschlossen werden; im letztgenannten Fall wäre dies als sekundäre Unfallursache zu werten.

³⁷ „MAE“ ist das Kommando Fahrwegelement sperren und steht für MArker info Enter Unterpunkt blocked. Zum Kommando MAE führt der Untersuchungsbericht an anderer Stelle aus: „Mit dem MAE-Kommando können Informationen über den Zustand von Streckenabschnitten eingegeben werden, z. B. auch das Sonderfahrzeug. Die Eingabe MAE verhindert das Einstellen einer Reservierung über den so gekennzeichneten Streckenabschnitt und wirkt so als Sperre.“

³⁸ Abkürzung für „Hand-over-Point“; zur Lage dieses Punktes s. o. II.1.1.

³⁹ Abkürzung für Bahnhof 1; zur Lage dieses Punktes s. o. II.1.1.

5.4. Weitere beeinflussende Sachverhalte

Folgende Umstände haben den Eintritt des Unfalls bzw. das Schadensausmaß zusätzlich negativ beeinflusst, ohne dass diese Umstände jedoch als Unfallursache anzusehen sind.

1. Weder der 2. Leitstandsoperator noch der zufällig auf dem Leitstand anwesende amtierende Betriebsleiter noch die Fahrzeugbesatzung noch sonstige Betriebsbedienstete, die den Funkverkehr mithören konnten, haben bei der Freigabe der Fahrt 3⁴⁰ des TR 08 daran gedacht, dass das Sonderfahrzeug noch auf der Strecke war.
2. Weder dem Fahrzeugführer noch der übrigen Fahrzeugbesatzung ist die außerordentlich geringe Zeitspanne zwischen der Ankunft am Bf. 2⁴¹ und der Fahrtfreigabe aufgefallen, obwohl auch sie über das Sonderfahrzeug informiert waren.
3. Die regelmäßige Praxis, Fahrgäste bereits vor der endgültigen Freigabe des Gesamtsystems zu befördern, hat ebenfalls Einfluss auf das Schadensausmaß.
4. Über Jahre hinweg wurden zunehmende Ungenauigkeiten im Betriebsablauf nicht bemerkt oder hingenommen.
5. Die Aufbauorganisation der IABG ist vorrangig auf die einzelnen Subsysteme ausgerichtet. Betrieblichen Fragen wurde damit möglicherweise nicht die notwendige Bedeutung beigemessen.

6. Schlussbemerkungen

Es war Aufgabe des Untersuchungsberichts, die Ereignisketten und Ursachen für den Unfall am 22.09.2006 darzustellen bzw. festzustellen. Die Ergebnisse lassen möglicherweise den Eindruck entstehen, dass der TVE-Betrieb über Jahre hinweg nicht sicher war.

Die in diesem Untersuchungsbericht festgestellten Mängel beziehen sich überwiegend auf einen bestimmten Bereich des gesamten Betriebsgeschehens, nämlich den Übergang von der Instandhaltungsphase in die tägliche Betriebsphase. Zwangsläufig müssen diese Lücken im Mittelpunkt dieses Untersuchungsberichts stehen.

Die Übertragung der Ergebnisse dieses Untersuchungsberichts auf den gesamten TVE-Betrieb ist unzulässig.

Die Erfahrung zeigt im Übrigen, dass es ungleich leichter ist, Mängel nach einem Ereignis festzustellen, als solche Mängel ohne konkreten Anlass zu finden.“

Die IABG hat mit Schreiben vom 27.06.2007 zu dem Untersuchungsbericht Stellung genommen. Hierauf haben die TÜV-Arge mit Schreiben vom 02.07.2007 und das EBA mit Schreiben vom 16.07.2007 erwidert.

6. Unfallursachen gemäß Gutachten der ipw Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG vom 05.07.2007

Das von der Staatsanwaltschaft Osnabrück eingeholte Gutachten der ipw Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG vom 05.07.2007, das nach dem Schreiben der Staatsanwaltschaft Osnabrück vom 10.07.2007 im Rahmen der Beweisaufnahme und des Abschlussberichts des PUA uneingeschränkt verwertet werden darf, und im Untersuchungsausschuss dementsprechend in der öffentlichen Sitzung vom 19.07.2007 eingeführt worden ist, führt u. a. aus:

⁴⁰ Der Untersuchungsbericht versteht darunter die Fahrt des Magnetschwebfahrzeuges vom Bahnhof 2 in Richtung Norden.

⁴¹ Abkürzung für Bahnhof 2; zur Lage dieses Punktes, s. o. II. 1.1.

„(...) Die Versuchsanlage zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass einerseits der Einzelfahrzeugbetrieb die Regelform bei den Versuchsfahrten darstellt, andererseits jedoch außer dem Magnetschwebefahrzeug aus Sicherheits- und Instandhaltungsgründen verschiedene Radfahrzeuge vorgehalten und eingesetzt werden.

Inwieweit der Einsatz zeitgleich erfolgen muss, lässt sich seitens des Verfassers nicht beurteilen. Es ließ sich jedoch aus den vorliegenden Dokumenten ableiten, dass sich sowohl der Hersteller der betriebsleittechnischen Einrichtungen, als auch der Betreiber und der letztendlich der von der Genehmigungsbehörde bestimmte Gutachter zur Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften mit diesem sicherheitstechnisch in besonderem Maße relevanten Umstand auseinander gesetzt und mehr oder weniger stringente Vorgaben für die Betriebsabwicklung gestellt haben.

Es sind folgende Feststellungen (Hinweise) zu treffen, die im Einzelnen in den verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Gutachtens hergeleitet und begründet wurden:

(...) Hinsicht der Sperrung von Fahrwegabschnitten sind gravierende Verstöße gegen die sicherheitsrelevanten Vorgaben des Herstellers zu verzeichnen.

(...) Nach stichprobenweiser Durchsicht der Leitstandsbücher der vergangenen Jahre ist festzustellen, dass die Fahrwegfreimeldungen i. d. R. nicht eingetragen wurden und die Eintragungen zu Streckensperrungen nur sporadisch und unvollständig erfolgten (...). Es handelt sich hier um einen Verstoß gegen sicherheitsrelevante Vorgaben der Betriebsvorschrift.

(...) Die Betriebsvorschrift stellt keinen expliziten Zusammenhang zwischen dem Einsatz des Sonderfahrzeugs auf der Strecke und der Einrichtung einer Streckensperrung her bzw. fordert eine solche nicht bei „Fahren auf Sicht“. Dies ist als eine sicherheitsrelevante Abweichung von den Herstellervorgaben zu bewerten (...).

(...) Die Nichteinhaltung eines Sicherheitsabschnitts bei Antriebsfahrten mit dem Magnetschwebefahrzeug ist als sicherheitsrelevanter Verstoß gegen die Betriebsvorschrift zu werten.

(...) Aufgrund der Ausgestaltung der Arbeitsplätze ist festzustellen, dass die organisations-technischen Voraussetzungen zur Gewährleistung des „4-Augen-Prinzips“ im Leitstand und auf dem Magnetschwebefahrzeug nur eingeschränkt realisiert wurden.

(...) Das GPS-basierte Informationssystem wurde aus Sicherheitsgründen eingeführt, die Nutzung jedoch nicht zwingend vorgeschrieben und organisatorisch nicht eindeutig geregelt.

(...) Auffällig, für das Unfallgeschehen jedoch als nicht ursächlich anzusehen, ist der Umstand, dass sehr häufig das Ausfahren des Transrapid bei gleichzeitigem Aufenthalt des Sonderfahrzeugs auf der Strecke in der Betriebsart „Leitstand/Auto“, also im Modus zentrale Betriebsleittechnik (CCS) erfolgt. Hierfür fordert die Betriebsvorschrift das „Fahren auf Sicht“ (...).

(...) Zwischen der Routenauflösung nach dem AOCS-Test (Soforthalt) um 09:50:00 - 09:50:05 Uhr und Neueinstellung für die erste Streckfahrt des TR08 um 09:50:17 (Unfallfahrt) vom Halteplatz 2420 über Nordkurve bis Streckenabschnitt G 26 liegen nur wenige Sekunden. Zuvor hätte die Fahrt des Sonderfahrzeugs in die Abstellanlage angeordnet werden müssen. Dass die Route eingestellt werden konnte, liegt an dem Versäumnis der Sperrung von Fahrweg-elementen.

(...) Aus den Diagnoseprotokollen ist nicht ersichtlich, dass vor dem Zusammenstoß des TR 08 mit dem Sonderfahrzeug im Bereich der Stütze 120 eine Zwangsbremmung ausgelöst worden wäre, weder vom Fahrzeug, noch vom Leitstand aus. (...)

Es kann damit zusammenfassend festgestellt werden, dass sicherheitsrelevante Verstöße gegen die betrieblichen Vorschriften offenbar über einen längeren Zeitraum erfolgt sind.

Zur unmittelbaren Kausalität des Unfallereignisses „Zusammenstoß des Transrapid TR08 mit einem Sonderfahrzeug auf der Transrapid-Teststrecke bei Lathen am 22.09.2006“ wurde abgeleitet:

- **Der für die sichere und ordnungsgemäße Abwicklung des Fahrbetriebes verantwortliche Fahrdienstleiter handelte entgegen der Betriebsvorschrift, indem er die Fahrwegelemente zur Verhinderung des Befahrens der zwischen dem Sonderfahrzeug und dem TR08 liegenden Streckenabschnitte nicht sperrte.**

Dass dieses Fehlverhalten des Fahrdienstleiters auch tatsächlich ein Unfallereignis zur Folge hatte, ist durch die Koinzidenz folgender weiterer Gegebenheiten bedingt:

- **Der Fahrdienstleiter handelte bei der Unfallfahrt (Reservieren der Fahrstraße) so, als ob er keine Kenntnis über das Vorhandensein des Sonderfahrzeugs im Bereich der Stütze 120 gehabt hätte; andernfalls hätte er die Auslösung des Sofortzwangshaltes verlassen müssen.**
- **Das 4-Augen-Prinzip zur gegenseitigen Überwachung der sicherheitsrelevanten Handlungen im Leitstand und auf dem Magnetschwebefahrzeug TR08 kam nicht zur Wirkung.**
- **Der Fahrzeugführer des Magnetschwebefahrzeugs TR08 handelte bei der Unfallfahrt so, als ob er keine Kenntnis über das Vorhandensein des Sonderfahrzeuges im Bereich der Stütze 120 und bis zum Zusammenstoß auch keinen Sichtkontakt mit dem SF gehabt hätte; andernfalls hätte er die Auslösung des Sofortzwangshaltes veranlassen müssen.**
- **Der 2. Leitstandsoperator beachtete den GPS-Monitor vor dem Unfallereignis nicht (eine Verpflichtung dazu bestand nicht).**

Die durchgeführten Untersuchungen haben zu keinen Feststellungen etwaiger technischer Mängel in der Leit- und Sicherungstechnik geführt.“

In der Sitzung am 19.07.2007 hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Wiegand das Gutachten erläutert. Der Gutachter hat dabei angegeben, wenn man Kenntnis von allen betrieblichen Regelungen der Versuchsanlage habe, könne man für sein Empfinden relativ einfach feststellen, in welcher Form diese Regelungen in den Betriebsbüchern umgesetzt worden seien. Er habe keine Ursachen erkennen können, weshalb diese Erkenntnis dem Betriebsleiter oder den TÜV-Beschäftigten nicht ebenso einfach zugänglich wäre. Wann eine Streckensperre zu setzen sei, sei in der Betriebsvorschrift nicht eindeutig geregelt, für sein Empfinden „aber für alle vom Verständnis her absolut klar“. Es gebe hierzu eindeutige Aussagen des Herstellers der Betriebsleittechnik und der Gutachter. Ein Fahrzeug sei in dem Moment in Betrieb, in dem es auf die Strecke gehe, und wenn es auf der Strecke irgendwo abgestellt sei. Soweit ihm aufgefallen sei, dass in der Betriebsvorschrift ein expliziter Zusammenhang zwischen dem Einsatz des Sonderfahrzeuges auf der Strecke und der Errichtung einer Streckensperrung in der Betriebsvorschrift fehle, sei dies ausschließlich durch das Unfallgeschehen bedingt. Normalerweise wäre das sicherlich nicht in besonderem Maße aufgefallen. Das Versuchsanlagengesetz sehe nur eine Genehmigungsbehörde vor. Für sein Empfinden lasse sich deutlich zeigen, dass die Genehmigungsbehörde mehr getan habe, indem sie „als Quasiaufsichtsbehörde“ Vorgaben gemacht habe. Es sei nach dem Stand der Technik üblich, dass Menschen bestimmte sicherheitsrelevante Handlungen vornähmen. Das Entscheidende bei dieser Philosophie sei, dass es nicht nur *eine* Handlung sein dürfe, nicht nur *ein* Mensch. Daher komme das sogenannte Vieraugenprinzip. Man könne nicht sagen, so etwas müsse grundsätzlich technisch gemacht werden; es gebe Fälle, in denen das gar nicht möglich sei. Er erwarte, dass auch in Zukunft bei solchen hochtechnologischen Verkehrssystemen Situationen eintreten, in denen z. B. Sonderfahrzeuge, wie man sie durch den Unfall kenne, eingesetzt werden müssten, die man nicht immer vollständig in die Sicherheitstechnik einbinden könne. Das Vieraugenprinzip werde in den betrieblichen Vorschriften der Versuchsanlage an verschiedensten Stellen erwähnt und dabei ganz unterschiedlich gebraucht. In der Betriebsvorschrift selbst habe es im Kern die Bedeutung, dass das, was der Fahrdienstleiter tue, von dem Fahrer im Transrapid überwacht werde und umgekehrt. In anderen Verfahrens- und Arbeitsanweisungen werde das Vieraugenprinzip auf die Leitstelle übertragen - Fahrdienstleiter und sogenannter zweiter Leitstandsoperator - und im Fahrzeug - Fahrer und Bordtechniker. Ein Begriff „bezeugendes Vieraugenprinzip“ sei ihm nicht bekannt. Die Betreiber auf der Versuchsanlage hätten sehr viel getan an der Sicherheit. Auch habe man auf der Versuchsanlage einfachste Betriebsverhältnisse, normalerweise fahre dort ein einziges Fahrzeug. Da

brauche man kein GPS, um den Standort zu erkennen. Das sei sowieso durch die Technik - die wandernden Feldimpulse - klar. Das GPS gehöre nicht zu dem Sicherungssystem, sondern sei „eine Zugabe, mehr nicht“. Die Sicherungstechnik sei anders ausgelegt, das GPS sei ein zusätzliches optisches Hilfsmittel.

Die IABG hat mit Schreiben vom 18.07.2007 zu dem Gutachten Stellung genommen. Der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Wiegand hat hierauf mit Schreiben vom 13.08.2007 erwidert.

7. Ergebnisse des staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahrens

Der die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Osnabrück leitende Staatsanwalt Schröder hat in seiner Vernehmung als Zeuge in öffentlicher Sitzung am 19.07.2007 den Stand des Ermittlungsverfahrens erläutert. Er hat ausgesagt, aus beiden Gutachten ergebe sich eindeutig die Unfallursache, sodass der Unfall aus seiner Sicht als aufgeklärt angesehen werden könne. Soweit es zwischen den beiden Gutachten Unterschiede gebe, seien diese Aspekte nicht von strafrechtlicher Relevanz. Es sei jetzt praktisch nur noch eine abschließende Beurteilung erforderlich, wem strafbares Verhalten vorzuwerfen sei und wem nicht. Kern der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen sei zum einen, dass das Sonderfahrzeug auf dem Fahrweg vergessen worden sei, und zum anderen, dass die Fahrwegsperrung nicht benutzt worden sei. Soweit noch von Sekundärursachen die Rede sei, seien diese für den Unfall „nicht unmittelbar kausal“. So wäre für ihn etwa die Bedienung der Betriebsvorschrift nur dann strafrechtlich relevant gewesen, „wenn die Betriebsvorschrift beispielsweise derart lückenhaft gewesen wäre, dass man bei Genehmigung der Betriebsvorschrift davon hätte ausgehen müssen, dass es möglicherweise zu einem solch folgenschweren Unfall kommen muss“. Das sei allerdings hier nicht der Fall. Nach seiner Auslegung schreibe bereits die Betriebsvorschrift an sich vor, die Fahrwegsperrung zu aktivieren, wenn ein weiteres Fahrvorhaben stattfindet und sich Personen im Bereich des Fahrweges befinden. Es gebe eine Vorgabe der Herstellerfirma Siemens für die Betriebsleittechnik, die sogenannten Anwendungsregeln OCS in das innerbetriebliche Regelwerk zu übernehmen; d. h. die Fa. Siemens habe gewollt, dass die Fahrwegsperrung innerbetrieblich verbindlich geregelt werden sollte. Dazu gebe es eine entsprechende Empfehlung des TÜV, der das genauso gesehen habe. Aus den Feststellungen des EBA und des Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Wiegand ergäben sich Hinweise auf ein Organisationsverschulden. Das Organisationsverschulden treffe diejenigen, die für den sicheren Betrieb der Versuchsanlage verantwortlich seien. Das sei die Betriebsleitung. Dort ende die strafrechtliche Verantwortung. Der Geschäftsleitung könne man ein Organisationsverschulden nicht vorwerfen. Nach seinen Feststellungen treffe die Geschäftsleitung kein sogenanntes Auswahlverschulden, weil sie keine offensichtlich unzuverlässige Betriebsleitung eingesetzt habe. Für den zweiten Leitstandsoperator gebe es praktisch keinen Aufgabenkatalog, was er hätte „regeln, machen oder kontrollieren müssen“, sondern er habe eine allgemeine Überwachungspflicht gehabt und dieser an dem Unfalltag durchaus entsprochen. Man müsse definitiv feststellen, dass die Genehmigungsbehörde, also die NLStBV, keine Aufsichtspflicht gehabt habe. Es gebe niemanden, der eine Aufsichtspflicht habe. Die Genehmigungsbehörde habe mehr getan, als der gesetzlichen Verpflichtung entsprochen habe, indem man indirekt über das Genehmigungsverfahren „eine Quasiaufsicht“ eingeführt habe und die TÜV-Arge beauftragt habe, diese Aufsicht durchzuführen. Man könne aufgrund der Ermittlungen, der Feststellungen des EBA und des Sachverständigengutachtens eine Verantwortlichkeit der Landesbehörde ausschließen. Es gebe aus den Ermittlungen auch keine konkreten Hinweise, dass sich der TÜV strafrechtlich relevant verhalten habe. Er könne feststellen, dass sich Mitarbeiter des TÜV im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen nicht strafbar gemacht hätten. Wenn die Anlage weiter betrieben werde, werde man sich sicher mit der Frage beschäftigen müssen, ob nicht eine regelmäßige Aufsicht dringend erforderlich sei, und wie diese Aufsicht gewährleistet werden könne. Aber das seien Fragen, die ihn als Staatsanwalt nicht zu interessieren hätten. Das EBA schreibe aus seiner Sicht zu Recht, dass man viele Sachen, die möglicherweise schiefgelaufen seien, erst im Nachhinein bei einer konkreten Fehlersuche habe feststellen können und das nicht vorher hätte merken können oder müssen.

8. Weitere Würdigung des Untersuchungsergebnisses durch den Ausschuss

Der Ausschuss kommt zu folgender Würdigung der zwölf Untersuchungsaufträge des Landtages:

8.1. Zum Fragekomplex Nr. 1

Die Beweiserhebung hat keine Anhaltspunkte für ein Fehlverhalten oder für Organisationsfehler der Landesregierung bzw. der zuständigen Landesbehörde ergeben, die in einem kausalen Zusammenhang mit dem Unfall stehen. Vielmehr haben die eingeholten Rechtsgutachten des GBD sowie das Gutachten des EBA ergeben, dass die bundesgesetzlichen Vorgaben keine Betriebsaufsicht der Anlage vorsehen und die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr lediglich für die Genehmigung der Betriebsvorschriften zuständig war. Darüber hinaus kommen die Staatsanwaltschaft Osnabrück, das EBA und der beauftragte Gutachter Prof. Dr. Wiegand von der Technischen Universität Braunschweig zu dem Schluss, dass die Genehmigungsbehörde sogar über die gesetzlichen Anforderungen hinaus eine Kontrolle der Einhaltung der Betriebsvorschrift durch eine Sachverständigenorganisation zur Auflage gemacht hat. Ob die bundesrechtlichen Vorgaben (keine Betriebsaufsicht) ausreichend sind oder eventuell einer Veränderung bedürfen, liegt nicht in der Entscheidungskompetenz des Untersuchungsausschusses bzw. des Landtages.

8.2. Zum Fragekomplex Nr. 2

Der Ausschuss kommt aufgrund der Zeugenaussagen zu dem Schluss, dass das von der DB AG bei dem EBA zur Genehmigung vorgelegte Sicherheitskonzept für die Transrapidstrecke München aufgrund der unterschiedlichen technischen Erfordernisse zwischen einer Versuchsanlage und einem Anwendungsbetrieb nicht auf die TVE übertragbar ist. Weiterhin hat die Beweiserhebung ergeben, dass das Münchner Sicherheitskonzept keine konkreten technischen Maßnahmen für das geforderte Sicherheitsniveau festlegt und auch keine technischen Lösungen insbesondere für die Einbindung des Sonderfahrzeugs enthält. Somit gab es hieraus auch keine möglichen Ausführungstechniken, die in die Erprobung auf der TVE mit hätten einbezogen werden können.

8.3. Zum Fragekomplex Nr. 3

Für den Ausschuss steht nach der Beweisaufnahme fest, dass es zum Unfallzeitpunkt kein einsetzbares integriertes Sicherheitssystem für die Einbindung des Sonderfahrzeugs auf der TVE gab. Die Frage nach der Entwicklungsdauer eines solchen Sicherheitssystems konnte in der Beweisaufnahme nicht definitiv geklärt werden, da es für die Zeugen schwierig war, die technischen Anforderungen an ein solches System und die daraus entstehenden zu lösenden technischen Probleme verlässlich abzuschätzen.

8.4. Zum Fragekomplex Nr. 4

Der Ausschuss hat in der Beweisaufnahme festgestellt, dass über die in die Betriebsvorschrift aufgenommenen Betrachtungen hinaus, keinerlei Meldungen von Mitarbeitern vorlagen, die im „Parallelbetrieb“ eine nicht ausreichend berücksichtigte Gefährdung sahen. Ferner gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass einschlägige Hinweise aus der wissenschaftlichen Diskussion zur möglichen Gefährdung aus dem Parallelbetrieb von Magnetfahrzeug und nicht magnetbetriebenen Fahrzeugen, die bei Erteilung der Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen, übersehen wurden.

8.5. Zum Fragekomplex Nr. 5

Der Untersuchungsausschuss hat in der Beweiserhebung keine Belege dafür gefunden, dass einzelne Sicherheitsbetrachtungen gefehlt haben oder dass es diesbezügliche Hinweise an den

Betreiber, die TÜV-Arge und/oder die Genehmigungsbehörde gegeben hat, die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen.

8.6. Zum Fragekomplex Nr. 6

Der Ausschuss hat zur Beurteilung der Rechtsfrage, ob angesichts der tatsächlichen Nutzung der TVE bei der Personenmitnahme der allein aus dem Versuchsanlagengesetz abgeleitete Sicherheitsrahmen den gesetzlichen Ansprüchen entsprochen hat und angemessen war, ein Rechtsgutachten des GBD erbeten. Der Ausschuss schließt sich der rechtlichen Einschätzung des GBD, dass die tatsächliche Ausgestaltung der Besucherfahrten keinen Einfluss darauf hat, welche Rechtsvorschriften auf die Durchführung der Besucherfahrten anwendbar gewesen sind, an. Somit ist das Versuchsanlagengesetz als allein anwendbarer Rechtsrahmen anzusehen.

8.7. Zum Fragekomplex Nr. 7

Der Untersuchungsausschuss hat in der Beweiserhebung festgestellt, dass als technische Sicherungsmaßnahme beim Betrieb von Magnetfahrzeugen und Radfahrzeugen auf der TVE eine Fahrwegsperrung vorhanden war. Weiter konnte festgestellt werden, dass es zwischen dem Betreiber einerseits und der Genehmigungsbehörde, den Gutachtern und den Herstellern der TVE andererseits eine deutlich unterschiedliche Auffassung darüber gab, zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Voraussetzungen die vorhandene Fahrwegsperrung eingelegt werden musste.

Für den Ausschuss steht fest, dass - genau wie vom EBA im Unfallgutachten ermittelt - das Einlegen der Fahrwegsperrung in Fällen wie am Unfalltag eine zwingende Vorgabe des Herstellers, der Genehmigungsbehörde und der Gutachter war.

Der Ausschuss schließt sich der Position des Betreibers ausdrücklich nicht an, dass es sich hierbei lediglich um eine Empfehlung gehandelt haben soll.

Über die technische Sicherungsmaßnahme der Fahrwegsperrung hinaus waren zum Unfallzeitpunkt keine automatischen technischen Sicherheitsmechanismen verfügbar. Das EBA hält es für ausreichend, die Sicherheit des TVE-Fahrbetriebs - auch ohne Einbindung der Radfahrzeuge in die BLT - über geeignete betriebliche Regelungen sicherzustellen.

8.8. Zum Fragekomplex Nr. 8

Der Ausschuss hat keine Anhaltspunkte für eine Art „Tunnelblick“ bei den Beteiligten feststellen können. Vielmehr sind die langjährigen und vielfältigen Fachkenntnisse, insbesondere der TÜV-Arge-Gutachter, vorteilhaft gewesen, da andere Organisationen über keine vergleichbaren Erfahrungen verfügten und in der Vergangenheit die erforderlichen Sicherheitsbewertungen nachweislich nicht in der erforderlichen Qualität abgeliefert hatten.

8.9. Zum Fragekomplex Nr. 9

Nach der Beweisaufnahme steht für den Ausschuss fest, dass es keinen Zweifel an der persönlichen Zuverlässigkeit der beteiligten Personen bei der gutachterlich tätigen TÜV-Arge, der NLStBV sowie im MW gibt. Zweifel an der Organisation der Behörden oder an der Sorgfalt der beteiligten Mitarbeiter gibt es nach der Beweisaufnahme für den Ausschuss ebenfalls nicht.

Weiter hat der Ausschuss festgestellt, dass es vor dem Unfall keine Zweifel an der persönlichen Zuverlässigkeit der beteiligten Personen oder der Umsetzung der Regelwerke durch den Betreiber vor dem Unfall gegeben hat. Anhaltspunkte dafür, dass derartige Zweifel hätten aufkommen müssen, konnte der Ausschuss nicht finden.

Darüber hinaus hat der GBD in seinem Gutachten vom 12.03.2007 ausdrücklich festgestellt, dass über die Genehmigungsprüfung der Betriebsvorschriften hinaus keine besondere Überwachungs-zuständigkeit niedersächsischer Behörden bestand.

8.10. Zum Fragekomplex Nr. 10

Die Bundesregierung und die nachgelagerten Bundesbehörden haben dem Untersuchungsausschuss die Übermittlung von entsprechenden Akten zur Finanzierung der Transrapidversuchsanlage aufgrund der alleinigen Untersuchungskompetenz des Deutschen Bundestages für diesen Sachverhalt verweigert. Der Untersuchungsausschuss hat im Rahmen seiner Beweiserhebung keine Anhaltspunkte für Defizite bei der Finanzierung der TVE finden können, noch dafür, dass der Personenverkehr ausgeweitet wurde, um angebliche Finanzierungsdefizite zu kompensieren.

8.11. Zum Fragekomplex Nr. 11

Der GBD hat in seinem Gutachten vom 12.03.2007 ausdrücklich festgestellt, dass über die Genehmigungsprüfung der Betriebsvorschriften hinaus keine besonderen Überwachungszuständigkeiten niedersächsischer Behörden bestanden.

Die Beweiserhebung hat zudem ergeben, dass sich weder Minister Walter Hirche noch die Amtsvorgänger bis zum Unfallzeitpunkt jemals mit konkreten technischen Fragen oder Finanzierungs- und Sicherheitsfragen der TVE beschäftigt haben.

Die Zuständigkeit für die Genehmigung der Betriebsvorschriften ist der NLStBV übertragen. Der Ausschuss hat keine Anhaltspunkte gefunden, dass dieser Organisationsaufbau nicht den tatsächlich und rechtlich notwendigen Erfordernissen entspricht oder entsprach. Dieser Organisationsaufbau ist von sämtlichen ehemaligen Ministern und Staatssekretären auch angesichts des tragischen Unfalls als sinnvoll bestätigt worden.

8.12. Zum Fragekomplex Nr. 12

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass Minister Hirche das Parlament und auch die Öffentlichkeit unverzüglich nach dem jeweiligen persönlichen und aktuellen Kenntnisstand über die Vorkommnisse umfassend und zeitnah informiert hat. Es hat sich herausgestellt, dass Minister Walter Hirche bzw. der Hauspitze nach dem Unfall nicht sofort sämtliche Details des Betriebs der letzten Jahre vorlagen und daher einige Detailinformationen nachträglich ergänzt werden mussten. Dies geschah unverzüglich, nachdem Minister Hirche bzw. die Hauspitze hiervon Kenntnis erlangte.

Für den Ausschuss steht somit fest, dass Minister Hirche seinen verfassungsrechtlich gebotenen Informationspflichten umfassend nachgekommen ist.

Minderheitsbericht

Ausschussmitglieder der
Fraktion der SPD
Ausschussmitglied der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hannover, den 04.09.2007

Einsetzung eines 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses

Die Ausschussmitglieder der Fraktion der SPD und das Ausschussmitglied der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen legen den nachfolgenden Minderheitsbericht vor.

Durch Unterstreichung und Kursivdruck sind diejenigen Passagen markiert, an denen von dem durch die Mehrheit beschlossenen Bericht des Ausschusses abgewichen wird. Weiterhin ist auf den Seiten 86 bis 91 eine abweichende Würdigung des Untersuchungsergebnisses enthalten.

Für die Ausschussmitglieder
der Fraktion der SPD

Gerd Will

Ausschussmitglied
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Enno Hagenah

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|-------|
| I. Einsetzung, Auftrag und Verfahren des 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses | |
| 1. Vorgeschichte und Anlass der Untersuchung | 4 |
| 2. Untersuchungsauftrag | 5 |
| 3. Geschäftsstelle | 7 |
| 4. Geschäftsordnung | 7 |
| 5. Ersuchen an die Landesregierung | 7 |
| 6. Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses | 7 |
| 7. Konstituierung | 8 |
| 8. Sitzungen | 8 |
| 9. Beweiserhebung | 8 |
| 9.1. Zeugenvernehmungen | 9 |
| 9.2. Sachverständigenvernehmungen | 11 |
| 9.3. Beiziehungen von Unterlagen | 12 |
| 9.4. Augenscheinseinnahme | 15 |
| 10. Sonstige Arbeitsgrundlagen | 15 |
| II. Wesentliches Untersuchungsergebnis | |
| 1. Allgemeine Erkenntnisse zu den tatsächlichen Gegebenheiten und dem Betrieb auf der TVE | 16 |
| 1.1. Tatsächliche Feststellungen vor Ort | 16 |
| 1.2. Erkenntnisse über Betriebsvorgänge | 17 |
| 1.2.1. Betriebliches Regelwerk | 17 |
| 1.2.2. Inspektionsfahrt und Rangiermanöver zum Beginn eines Betriebstages | 18 |
| 1.2.3. Sogenannter „Glatteisunfall“ im Jahr 2004 | 19 |
| 2. Rechtliche Grundlagen des Betriebs auf der TVE | 19 |
| 2.1. Einschlägige Rechtsvorschriften für den Betrieb auf der TVE | 19 |
| 2.2. Zuständigkeit und Prüfungsaufgaben niedersächsischer Behörden | 22 |
| 2.3. Bestehende Vertragsverhältnisse und Weisungsrechte | 23 |
| 3. Unfallhergang gemäß Untersuchungsbericht des EBA vom 19.04.2007 | 23 |
| 4. Ergebnisse der Zeugenvernehmungen, Sachverständigenanhörungen sowie Auszüge aus beigezogenen Akten und sonstigen Unterlagen zu den einzelnen Frage- komplexen des Untersuchungsauftrages | 24 |
| 4.1. Zum Fragekomplex Nr. 1 | 24 |
| 4.1.1. Grundstrukturen bei den beteiligten Behörden und der TÜV-Arge | 25 |

| | |
|--|----|
| 4.1.1.1. Organisationsaufbau und Informationswege | 25 |
| 4.1.1.2. Personelle Ausstattung | 28 |
| 4.1.1.3. Stellung und Tätigkeiten der TÜV-Arge | 29 |
| 4.1.2. Eventuelle Anhaltspunkte für Sicherheitsmängel auf der TVE | 32 |
| 4.1.2.1. Allgemeines | 32 |
| 4.1.2.2. Durch DB und EBA beabsichtigte Strukturänderungen | 38 |
| 4.1.2.3. Prüfung durch die DB-Konzernrevision | 47 |
| 4.2. Zum Fragekomplex Nr. 2 | 50 |
| 4.2.1. Begriff des Sicherheitskonzepts | 50 |
| 4.2.2. Inhalt des Sicherheitskonzepts für die Münchner Anwendungsstrecke | 50 |
| 4.2.3. Anwendbarkeit des Münchner Sicherheitskonzepts oder einzelner Ausführungstechniken hieraus auf die TVE | 51 |
| 4.3. Zum Fragekomplex Nr. 3 | 53 |
| 4.3.1. Verfügbarkeit eines integrierten Sicherheitssystems | 53 |
| 4.3.2. Zeitlicher und finanzieller Aufwand für die Entwicklung eines integrierten Sicherheitskonzepts | 54 |
| 4.4. Zum Fragekomplex Nr. 4 | 55 |
| 4.5. Zum Fragekomplex Nr. 5 | 58 |
| 4.6. Zum Fragekomplex Nr. 6 | 62 |
| 4.7. Zum Fragekomplex Nr. 7 | 66 |
| 4.7.1. Vorhandene Sicherungsmaßnahmen und deren praktische Nutzung | 66 |
| 4.7.2. Sonstige technische Sicherungsmittel | 69 |
| 4.8. Zum Fragekomplex Nr. 8 | 71 |
| 4.9. Zum Fragekomplex Nr. 9 | 72 |
| 4.9.1. Verantwortungsbereich des Betreibers | 72 |
| 4.9.2. Verantwortungsbereich der TÜV-Arge | 73 |
| 4.9.3. Verantwortungsbereich des NLStB bzw. der NLStBV und des MW | 73 |
| 4.10. Zum Fragekomplex Nr. 10 | 75 |
| 4.11. Zum Fragekomplex Nr. 11 | 77 |
| 4.12. Zum Fragekomplex Nr. 12 | 78 |
| 5. Unfallursachen gemäß Untersuchungsbericht des EBA v. 19.04.2007 | 80 |
| 6. Unfallursachen gemäß Gutachten der ipw Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG vom 05.07.2007 | 82 |
| 7. Ergebnisse des staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahrens | 85 |
| 8.1. Weitere Würdigung des Untersuchungsergebnisses durch SPD und Bündnis 90/Die Grünen | 86 |
| 8.2. Kritik von SPD und Bündnis 90/Die Grünen zur Würdigung der Untersuchungsergebnisse von CDU und FDP | 89 |

I.

Einsetzung, Auftrag und Verfahren**des 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses****1. Vorgeschichte und Anlass der Untersuchung**

Ab 1980 wurde bei Lathen im Emsland unter Förderung durch den Bund die Transrapid-Versuchsanlage Emsland (im Folgenden: TVE) errichtet und für die Erprobung und die Weiterentwicklung der Magnetschwebebahn-technik genutzt.

Eigentümerin und Betreiberin der TVE war zunächst die 1981 gegründete Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme (im Folgenden: MVP), an der als Gesellschafter die Deutsche Bahn und die Lufthansa beteiligt waren. Nachdem die Deutsche Bahn AG (im Folgenden: DB) die Anteile der Lufthansa an der MVP übernommen hatte, wurde die DB Magnetbahn GmbH Rechtsnachfolgerin der MVP. Durchgeführt wurde der Versuchsbetrieb auf der TVE seit 1985 durchgehend von der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (im Folgenden: IABG) im Auftrag der MVP bzw. der DB Magnetbahn GmbH. Am 01.07.2006 wurde die IABG Eigentümerin und Betreiberin der Anlage. Das Verkehrssystem des Transrapid wird gebaut und vermarktet durch die Transrapid International GmbH & Co. KG (im Folgenden: TRI), ein Gemeinschaftsunternehmen der Siemens AG und der ThyssenKrupp AG.

Für den Betrieb auf der Anlage stellte der jeweilige Betreiber Regeln - sog. Betriebsvorschriften - auf und beantragte deren Genehmigung bei dem Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau (im Folgenden: NLStB) bzw. später bei dessen Rechtsnachfolgerin, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (im Folgenden: NLStBV). Die Behörde erteilte daraufhin befristete Genehmigungen, die teilweise bestimmte „Voraussetzungen“, „Auflagen“ und „Bedingungen“ enthielten. In den Genehmigungen wurde als Rechtsgrundlage jeweils Bezug genommen auf § 12 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr vom 29.01.1976⁴² (im Folgenden: VersuchsanlagenG).⁴³

Die bislang letzte Genehmigung der NLStBV datiert vom 28.03.2006 und ist befristet bis zum 31.12.2008. Sie enthält - ähnlich wie vorhergehende Genehmigungen - unter „Auflagen“ u. a. die Regelung: „Die TÜV-Arge VME hat die Einhaltung der Betriebsvorschriften zu überwachen.“ TÜV-Arge VME steht dabei für die TÜV-Arbeitsgemeinschaft Versuchsanlage Magnetbahn Emsland (im Folgenden: TÜV-Arge), zu der sich TÜV Nord und TÜV Rheinland verbunden hatten. Die jeweiligen Betreiber schlossen mit der TÜV-Arge verschiedene Verträge, und die TÜV-Arge nahm auf der TVE unterschiedliche Prüfungen vor.

⁴² BGBl. I 1976, S. 241 ff.

⁴³ § 12 VersuchsanlagenG lautet (Auszug):

„(1) Die §§ 2, 3, 5 bis 9 gelten sinngemäß auch in den Fällen, in denen Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr von anderen Stellen im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben werden sollen. (...)“

(4) Wer eine nach den Vorschriften des Absatzes 1 errichtete Versuchsanlage betreiben will, hat vor den Inbetriebnahme Betriebsvorschriften aufzustellen und der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Genehmigung vorzulegen. Die Betriebsvorschriften müssen die Anforderungen enthalten, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung einschließlich des Immissions-schutzes an die Betriebsweise der Versuchsanlage zu stellen sind; sie sollen ferner die notwendigen Vorschriften zum Schutz der Anlage und ihres Betriebs gegen Störungen und Schäden enthalten. Die Versuchsanlage darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle die Betriebsvorschriften genehmigt hat.“

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft Arbeit und Verkehr (im Folgenden: MW) bestimmte in einem Erlass vom 10.10.1986 (Erlass d. MW. v. 10.10.1986 - 11.1-3.5.6/12, Nds. MBl. Nr. 39/1986, S. 1014):

„Für andere Versuchsanlagen i. S. von § 12 Abs. 1 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr vom 29.1.1976 (BGBl. I S. 241) wird das Nieders. Landesamt für den Straßenbau als zuständige Genehmigungsbehörde nach § 12 Abs. 4 dieses Gesetzes mit Wirkung vom 1.11.1986 bestimmt.“

Auf der TVE wurden mit Magnetschwebefahrzeugen - zuletzt mit einem Fahrzeug mit der Bezeichnung TR 08 - Versuchsfahrten durchgeführt. In unterschiedlichem Umfang fanden auch sog. „Besucherfahrten“ statt, bei denen Besucher der TVE in dem Magnetschwebefahrzeug (gegen Bezahlung) mitfahren konnten. Bis 1990 nahmen rund 21.000 Personen an Besucherfahrten teil, von 1991 bis 1999 rund 258.000 und von 1999 bis zum 22.09.2006 rund 293.000, davon im Jahr 2000 rund 79.000 Personen, im Jahr 2004 rund 61.000 und im Jahr 2006 rund 67.000. Neben dem Magnetschwebefahrzeug waren auf der TVE noch mehrere sog. Instandhaltungsfahrzeuge - auch nicht magnetgetriebene Fahrzeuge, Werkstattwagen, Sonderfahrzeuge oder Radfahrzeuge genannt - im Einsatz. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die nicht mit Magnetschwebetechnik sondern mit Dieselmotor und konventionellem Radantrieb fahren und die für unterschiedliche Aufgaben, insbesondere für Inspektionen, Instandhaltungsarbeiten und Reparaturen am Fahrweg, genutzt werden.

Am 22.09.2006 gegen 09.54 Uhr fuhr das mit 26 Besuchern und 5 Betriebsmitarbeitern besetzte Magnetschwebefahrzeug TR 08 auf ein auf dem Fahrweg stehendes Radfahrzeug auf. Bei dem Unfall wurden 23 Personen getötet und zehn verletzt. Die Staatsanwaltschaft Osnabrück nahm Ermittlungen wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung in 23 Fällen auf.

Der Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr ließ sich in seiner 64. Sitzung am 29.09.2006 und 65. Sitzung am 13.10.2006 durch die Landesregierung über den Stand der Untersuchung der Ursachen des Unfalls unterrichten und die Konsequenzen darstellen, die von der Landesregierung daraus abgeleitet würden. Bei den Anhörungen im Ausschuss am 03.11.2006 und am 24.11.2006 gaben beteiligte Institutionen erbetene Auskünfte nur teilweise oder folgten den Einladungen des Ausschusses zu den Anhörungen gar nicht.

2. Untersuchungsauftrag

Mit Antrag vom 01.11.2006 (Drs. 15/3277) beantragte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Einsetzung eines 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses. Diesem Antrag traten mit Schreiben vom 27.11.2006 insgesamt 60 Mitglieder der Fraktion der SPD bei (Drs. 15/3408).

In seiner 43. Sitzung am 29.11.2006 beriet der Ältestenrat über den Antrag und empfahl, diesen in einer modifizierten und ergänzten Fassung anzunehmen (Drs. 15/3383). Zu dieser Fassung lagen mit Schreiben vom 28.11.2006 die Unterstützungsunterschriften aller 14 Abgeordneten der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor.

In der 108. Plenarsitzung am 08.12.2006 stimmte der Landtag der Beschlussempfehlung des Ältestenrats zu und setzte damit den 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss ein. Der Landtagsbeschluss wurde als Unterrichtung (Drs. 15/3420) verteilt. Danach hat der Untersuchungsausschuss folgenden Auftrag:

Der Untersuchungsausschuss hat wegen des Transrapidunfalls am 22.09.2006 mit 23 Toten die Aufgabe aufzuklären,

1. ob und inwieweit es Fehlverhalten oder Organisationsdefizite oder konkrete Informationsdefizite, die strukturelle Ursachen haben, im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) bzw. in seiner untergeordneten Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowie in der von der Landesbehörde beauftragten Kontroll- und Überwachungsinstanz TÜV Arbeitsgemeinschaft Versuchsanlage Emsland (TÜV-ARGE) im Zusammenhang mit der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) seit Januar 1998 bis einschließlich 24.11.2006 gegeben hat; dabei ist auch zu klären, ob und wenn ja, wie sich dies ggf. auf die Betriebsgenehmigungen und die Betriebspraxis der TVE durch die Betreiber der TVE, der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (I-ABG) und DB-Magnetbahn-AG, insbesondere in Bezug auf die Sicherheitsauflagen, die Betriebsüberwachung und den faktischen Betrieb der Versuchsanlage seit 1998 ausgewirkt hat,
2. warum das 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,

3. ob bereits ein auf der TVE einsetzbares integriertes Sicherheitssystem verfügbar gewesen wäre und wenn nein, wie lange eine Entwicklung eines solchen Sicherheitssystems gedauert hätte,
4. ob und wenn ja, welche Hinweise der Betreiber, die TÜV-ARGE und/oder die Genehmigungsbehörde vor der Betriebsgenehmigung für die TVE vom 01.04.2006 vom Betriebspersonal, von Mitarbeitern des TÜV oder von Wissenschaftlern und Transrapidfachleuten zu möglichen Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb von Magnetfahrzeugen und nicht magnetbetriebenen Fahrzeugen bei der TVE erhalten haben und wenn ja, warum die Hinweise ggf. nicht berücksichtigt worden sind; ob sich aus der wissenschaftlichen Diskussion einschlägige Hinweise ergeben haben, die der sorgfältige Betrachter hätte wahrnehmen können und die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen,
5. ob einzelne Sicherheitsbetrachtungen gefehlt haben, die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen, und ob es vor der Betriebsgenehmigung vom 01.04.2006 Hinweise an den Betreiber, die TÜV-ARGE und/oder die Genehmigungsbehörde zum Fehlen dieser Sicherheitsbetrachtungen gegeben hat,
6. ob angesichts der tatsächlichen Nutzung der TVE, bei der z. B. im Jahr 2006 mehr als ein Drittel der Fahrten 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) den gesetzlichen Ansprüchen entsprochen hat und angemessen war,
7. welche Sicherungsmaßnahmen bei der TVE die Genehmigungsbehörde, die TÜV-ARGE und die Betreiber beim Parallelbetrieb von Magnetzug und Werkstattwagen vorgesehen hatten und warum bisher keine zusätzlichen automatischen technischen Sicherheitsmechanismen umgesetzt wurden,
8. ob sich aus einer zu langfristigen Beschäftigung mit der Transrapidtechnik und/oder aus der zu einseitigen Ausrichtung der Arbeit auf diese Technik bei den mit dem Betrieb, der Überwachung oder der Genehmigung der Versuchsanlage beteiligten Personen aus Wissenschaft, Betrieb, TÜV, Genehmigungsbehörde und Politik ein zu eingeschränktes Problembewusstsein für Betrieb und Betriebssicherheit auf der TVE entwickeln konnte, und ob aus diesem Grund nicht alle Fahrzeuge in eine technische Sicherung integriert wurden,
9. ob und wenn ja, in welchen Verantwortungsbereichen einschließlich der politischen Führung Organisationsverschulden für Mängel in den zum Unfallzeitpunkt bei der TVE geltenden Rahmensetzungen für Sicherheit, Betriebsüberwachung und Betriebspraxis vorliegt,
10. ob es Defizite bei der Finanzierung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) durch den Bund gegeben hat, die Auswirkungen auf die Sicherheit von Strecke und Betrieb hatten; wenn ja, welche Auswirkungen waren das und wurde die Ausweitung des Personenverkehrs zur Minimierung der Defizite genutzt,
11. ob und wenn ja, in welcher Weise der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Walter Hirche, im Zusammenhang mit dem Transrapidbetrieb auf der TVE in Angelegenheiten der zuständigen Aufsichtsbehörden bis zum 24.11.2006 tätig geworden ist und ob dies den rechtlichen und fachlichen Anforderungen an eine oberste Landesbehörde entsprochen hat,
12. welche Informationspflichten das zuständige Ministerium und die jeweiligen Minister gegenüber der Öffentlichkeit und dem Parlament über Vorkommnisse und Zusammenhän-

ge im Hinblick auf die Genehmigung, den Betrieb und die Aufsicht hatten; insbesondere soll geprüft werden, ob diesen Pflichten vor und nach dem Unglück vom 22.09.2006 bis einschließlich dem 24.11.2006 zu jeder Zeit nachgekommen worden ist.

3. Geschäftsstelle

Geschäftsstelle des Untersuchungsausschusses war nach dem Einsetzungsbeschluss des Landtages (§ 11 der Anlage zur Drs. 15/3420) die Landtagsverwaltung. Hilfskräfte des Untersuchungsausschusses waren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landtagsverwaltung. Der Gesetzgebungs- und Beratungsdienst des Landtages (im Folgenden: GBD) hat den Untersuchungsausschuss juristisch betreut.

4. Geschäftsordnung

Der Landtag gab dem Untersuchungsausschuss eine besondere Geschäftsordnung (Anlage zur Drs. 15/3420). Im Übrigen war die Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages sinngemäß anzuwenden.

5. Ersuchen an die Landesregierung

Der Landtag richtete im Zusammenhang mit der Einsetzung des 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses das folgende Ersuchen an die Landesregierung:

„Die Landesregierung wird ersucht zu veranlassen, dass alle von dem Untersuchungsausschuss und seinen etwaigen Unterausschüssen zu vernehmenden Landesbediensteten im Rahmen der Gesetze von der Pflicht zur Amtsverschwiegenheit entbunden werden. Dies gilt auch für ehemalige Landesbedienstete, soweit sie über ihre Tätigkeit im Landesdienst vernommen werden sollen. Die Landesregierung hat erforderlichenfalls Akteneinsicht zu gewähren.“

6. Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses

Nach dem Einsetzungsbeschluss des Landtages bestand der Untersuchungsausschuss aus elf Mitgliedern, die von den Fraktionen nach folgendem Verteilerschlüssel zu benennen waren:

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Fraktion der CDU | 5 Mitglieder, |
| Fraktion der SPD | 4 Mitglieder, |
| Fraktion der FDP | 1 Mitglied, |
| Fraktion Bündnis 90/Die Grünen | 1 Mitglied. |

Ferner war die gleiche Zahl von stellvertretenden Mitgliedern zu benennen.

Als Mitglieder des Untersuchungsausschusses wurden benannt:

| | |
|---------------------------|--|
| Von der Fraktion der CDU: | Abgeordneter Hermann Dinkla, Abgeordneter Ernst-August Hoppenbrock, Abgeordneter Dr. Harald Noack, Abgeordneter Heinz Rolfes, Abgeordneter Dr. Joachim Runkel. |
| Von der Fraktion der SPD: | Abgeordneter Werner Buß, Abgeordneter Klaus Fleer, Abgeordneter Axel Plaue, Abgeordneter Gerd Will. |

Von der Fraktion der FDP: Abgeordneter Jörg Bode.

Von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Abgeordneter Enno Hagenah.

Als stellvertretende Mitglieder des Untersuchungsausschusses wurden benannt:

Von der Fraktion der CDU: Abgeordneter Bernd Althusmann,
Abgeordneter Bernd-Carsten Hiebing,
Abgeordneter Jens Nacke,
Abgeordneter Matthias Nerlich,
Abgeordnete Brunhilde Rühl.

Von der Fraktion der SPD: Abgeordnete Heike Bockmann,
Abgeordnete Frauke Heiligenstadt,
Abgeordneter Frank Henry Horn,
Abgeordneter Jürgen Lanclée (ab 10.07.2007),
Abgeordneter Günter Lenz (bis 10.07.2007).

Von der Fraktion der FDP: Abgeordneter Christian Dürr.

Von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Abgeordneter Prof. Dr. Hans-Albert Lennartz.

7. Konstituierung

Der 19. Parlamentarische Untersuchungsausschuss konstituierte sich am 15.12.2006. Er wählte den Abgeordneten Dr. Harald Noack zu seinem Vorsitzenden und den Abgeordneten Axel Plau zu seinem stellvertretenden Vorsitzenden.

8. Sitzungen

Der Untersuchungsausschuss führte insgesamt 30 Sitzungen durch.

Die Vernehmung der Zeugen erfolgte grundsätzlich in öffentlicher Sitzung. In vier Fällen schloss sich der Vernehmung eines Zeugen in öffentlicher Sitzung jeweils eine Vernehmung desselben Zeugen in nicht öffentlicher Sitzung an. In diesen nicht öffentlichen Sitzungen nahm der Ausschuss Bezug auf Unterlagen, die zuvor als Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse eingestuft worden waren. Drei Vernehmungen erfolgten in vertraulicher Sitzung. In diesen vertraulichen Sitzungen vernahm der Ausschuss zweimal den die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen leitenden Staatsanwalt und einmal einen Bediensteten des Eisenbahn-Bundesamtes (im Folgenden: EBA) zur Erläuterung des vom Eisenbahn-Bundesamt erstellten Untersuchungsberichtes vom 19.04.2007.

Die Besprechung und Beschlussfassung über Beweisanträge, die Erörterung von Rechts- und Verfahrensfragen sowie die Terminplanung nahm der Ausschuss in nicht öffentlichen Sitzungen vor. Dabei beriet der Ausschuss auch über die Vereinbarkeit von einzelnen Beweisanträgen und -beschlüssen mit dem Untersuchungsauftrag, über die Behandlung bestimmter Unterlagen als Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse bzw. als vertrauliche Unterlagen und über die beantragte Verteidigung von Zeugen.

9. Beweiserhebung

Im Verlaufe seiner Beratungen fasste der Untersuchungsausschuss insgesamt 39 Beweisbeschlüsse.

Danach sollten 37 namentlich benannte Zeugen und zwei namentlich benannte Sachverständige vernommen werden. Soweit weitere Zeugen, von denen dem Ausschuss zwar die dienstlichen Tätigkeitsbereiche, nicht aber die Namen bekannt waren, vernommen werden sollten, wurden die je-

weiligen Dienstherrn bzw. Arbeitgeber gebeten, die entsprechenden Mitarbeiter namentlich zu benennen.

Die Beweisbeschlüsse bezogen sich des Weiteren auf die Beiziehung von Akten, Verwaltungsvorgängen, sonstigen schriftlichen und elektronischen Unterlagen sowie auf die Auflistung von Personen, die im Zusammenhang mit Planung, Bau und Betrieb der TVE tätig geworden waren.

Ein Beweisbeschluss bezog sich auf die Durchführung einer Augenscheinseinnahme auf der TVE.

9.1. Zeugenvernehmungen

Der Untersuchungsausschuss lud insgesamt 35 der in den Beweisbeschlüssen aufgeführten Zeugen zur Vernehmung. Alle Zeugen folgten der Ladung und wurden in öffentlichen, nicht öffentlichen und/oder vertraulichen Sitzungen vernommen. Fünf Zeugen wurden zweimal vernommen. Ein Zeuge wurde dreimal vernommen.

Drei beim Eisenbahn-Bundesamt tätige Zeugen erhielten für ihre Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss zunächst keine Aussagegenehmigungen, da das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den der beabsichtigten Vernehmung zugrunde liegenden Beweisbeschluss nicht als konkret genug ansah. Der Untersuchungsausschuss fasst daraufhin einen neuen konkretisierenden Beweisbeschluss. Auf der Grundlage dieses neuen Beweisbeschlusses wurden die Aussagegenehmigungen erteilt.

Alle anderen dem öffentlichen Dienst angehörenden und ehemals dem öffentlichen Dienst angehörenden Zeugen erhielten die entsprechenden Aussagegenehmigungen ohne besondere Vorkommnisse.

Zwei Zeugen wurden vom Untersuchungsausschuss vereidigt. 33 Zeugen blieben unvereidigt.

Auf die Vernehmung der Zeugen Hartmut Müller-Gerbes, TÜV Rheinland Group, Dr. Lutz Neumann, TÜV Nord Sys Tec GmbH & Co. KG, und Dr. Jürgen Heyn, TÜV Süd AG, verzichtete der Ausschuss einvernehmlich.

Insgesamt führte der Untersuchungsausschuss 39 Zeugenvernehmungen in der folgenden Reihenfolge durch:

2. Sitzung am 09.01.2007:

Dr. Peter Fischer, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr a. D.,

Dr. Birgit Grote, Staatssekretärin im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr a. D.

4. Sitzung am 17.01.2007:

Jörg Schröder, Staatsanwalt der Staatsanwaltschaft Osnabrück.

5. Sitzung am 22.01.2007:

Dr. Alfred Tacke, Staatssekretär des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr a. D.,

Dr. Susanne Knorre, Niedersächsische Ministerin für Wirtschaft, Technologie und Verkehr a. D.

6. Sitzung am 29.01.2007:

Hans-Peter Balfanz, ehemals TÜV Nord AG.

7. Sitzung am 02.02.2007:
Dr. Volker Knigge, TÜV Nord AG,
Herbert Stürwold, TÜV Nord AG,
Winfried Steinert, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH.
8. Sitzung am 02.02.2007:
Wolfgang Otto, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH,
Alfred Sawilla, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH,
Dr. Herbert Jansen, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH.
9. Sitzung am 05.02.2007:
Walter Hirche, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.
10. Sitzung am 05.02.2007:
Joachim Werren, Staatssekretär im MW.
11. Sitzung am 08.02.2007:
Dr. Johannes Keil, Geschäftsführer der DB Magnetbahn GmbH,
Dr. Hans-Peter Friedrich, DB Magnetbahn GmbH.
12. Sitzung am 08.02.2007:
Frank Pietzonka, TRI.
13. Sitzung am 12.02.2007:
Professor Dr. Rudolf Schwarz, Geschäftsführer der IABG.
14. Sitzung am 12.02.2007:
Günter Steinmetz, Leiter des Standorts Lathen der IABG,
Jörg Metzner, Betriebsleiter bei der IABG,
Detlef Strauch, Fahrdienstleiter bei der IABG.
15. Sitzung am 15.02.2007:
Armin Keppel, Präsident des EBA,
Michael Rebentisch, Projektleiter Magnetschwebbahn im EBA.
16. Sitzung am 15.02.2007:
Klaus Meine, EBA.
17. Sitzung am 19.02.2007:
Karl-Heinz Harnacke, NLStBV.
18. Sitzung am 19.02.2007:
Dr. Mathias Middelberg, Niedersächsische Staatskanzlei.

19. Sitzung am 22.02.2007:
Dr. Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG,
Erwin Huber, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr
und Technologie, MdL,
Hans-Joachim Menn, MW.
20. Sitzung am 22.02.2007:
Hartmut Bannow, MW.
21. Sitzung am 26.02.2007:
Hermann Bröring, Landrat des Landkreises Emsland,
Kathrin Wäsch, Teamleiterin in der Konzernrevision der Deutschen Bahn AG,
Harald Jerratsch, DB Magnetbahn GmbH.
22. Sitzung am 26.02.2007:
Dr. Thomas Rühl, DB Magnetbahn GmbH.
23. Sitzung am 01.03.2007:
Dr. Volker Knigge, TÜV Nord AG,
Winfried Steinert, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH,
Alfred Sawilla, TÜV Rheinland InterTraffic GmbH,
Jörg Schröder, Staatsanwalt der Staatsanwaltschaft Osnabrück.
24. Sitzung am 12.03.2007:
Walter Hirche, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.
25. Sitzung am 07.05.2007:
Michael Rebentisch, Projektleiter Magnetschwebebahn im EBA.
27. Sitzung am 19.07.2007:
Professor Dr. Klaus-Dieter Wiegand, ipw Ingenieurgesellschaft
Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG,
Jörg Schröder, Staatsanwalt der Staatsanwaltschaft Osnabrück.
28. Sitzung am 27.08.2007 (Vereidigung):
Walter Hirche, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
Karl-Heinz Harnacke, NLStBV.

9.2. Sachverständigenvernehmungen

Zu Abschnitt I. Ziffer 1 - 3 und Ziffern 5 - 8 des Untersuchungsauftrages vernahm der Untersuchungsausschuss am 29.01.2007 in öffentlicher Sitzung den Sachverständigen Professor Dr. Thomas Siefer, Institut für Verkehrswesen, Eisenbahn und -betrieb, Universität Hannover. Der Sachverständige blieb unvereidigt.

Auf die Vernehmung des Sachverständigen Dr. Albrecht Hinzen, Deutsch Bahn Netz AG, verzichtete der Untersuchungsausschuss nach Vorlage von dessen Dissertation „Der Einfluss des menschlichen Fehlers auf die Sicherheit der Eisenbahn“ einvernehmlich.

9.3. Beziehungen von Unterlagen

Der Untersuchungsausschuss forderte die in den Beweisbeschlüssen genannten Akten und sonstigen schriftlichen und elektronischen Unterlagen an.

9.3.1. Einzelne Unterlagen wurden nicht oder nicht sofort zur Verfügung gestellt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überreichte die dort geführten Akten, die sich seit dem 01.01.1998 mit der Finanzierung der TVE beschäftigt haben, nicht. Zur Begründung führte das Ministerium aus, dass sich die Untersuchungskompetenz eines Landesparlaments auf Angelegenheiten beschränke, die zu den Landesaufgaben gehörten. Ein Landesbezug sei hinsichtlich der angeforderten Unterlagen aber nicht ersichtlich.

Mit einer gleichen Begründung verweigerte das EBA die Herausgabe der dort geführten Akten, die sich seit dem 01.01.1998 mit der TVE beschäftigten, und einer von der Bundesregierung angeforderten Aufstellung aller Angehörigen des Bundesbahnaufsichtsamtes, die seit dem 01.01.1998 im Zusammenhang mit Planung, Bau und Betrieb der TVE tätig geworden waren.

Die IABG bat den Untersuchungsausschuss, die Anforderung aller dort geführten Akten, die sich seit dem 01.01.1998 mit der TVE beschäftigt haben, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes auf die für die Arbeit des Untersuchungsausschusses erforderlichen Akten/Unterlagen zu konkretisieren. Der Untersuchungsausschuss fasste daraufhin einen weiteren Beweisbeschluss, in dem die benötigten Unterlagen näher bezeichnet wurden. Nachdem auch eine Beschlagnahme der Unterlagen angedroht worden war, stellte die IABG die mit diesem Beweisbeschluss angeforderten Unterlagen dem Ausschuss zur Verfügung.

Die DB Magnetbahn GmbH übersandte dem Ausschuss die bei ihr geführten Unterlagen über die Nutzung der TVE durch Dritte nicht. Zur Begründung führte die DB Magnetbahn GmbH aus, dass diese Unterlagen in erheblichem Umfang Betriebsgeheimnisse der auftraggebenden Unternehmen enthielten und ein Zusammenhang zu den Beweisthemen des Untersuchungsauftrages nicht erkennbar sei.

9.3.2. Der Untersuchungsausschuss erklärte einige der ihm vorgelegten Unterlagen für vertraulich, andere behandelte er als Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse.

9.3.3. Eine Vervielfältigung und Weiterleitung der vorgelegten Unterlagen an die Ausschussmitglieder und an die stellvertretenden Ausschussmitglieder erschien für die meisten Unterlagen schon aufgrund des Umfangs der Dokumente nicht praktikabel. Andere Unterlagen durften wegen ihrer Vertraulichkeit nicht vervielfältigt werden. Die Unterlagen wurden daher in einem gesondert für den Untersuchungsausschuss eingerichteten Aktenraum eingelagert und konnten dort von den Ausschussmitgliedern, stellvertretenden Ausschussmitgliedern, den Beauftragten der Landesregierung und den Beauftragten der Fraktionen eingesehen werden.

9.3.4. Im Einzelnen wurden dem Untersuchungsausschuss die im Folgenden aufgelisteten Akten und sonstigen Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft Osnabrück:
- DVD mit Bildmaterial über den Unfallhergang,
 - Hauptakte, 3 Bände,

- Sonderakte Tatort-Schadensort, 1 Stehordner,
- Technikakte/Gutachterakte, 2 Bände,
- Beschuldigtenakten, 5 Bände,
- Zeugenakte, 4 Bände,
- Opferakten, 23 Bände,
- Verletztenakten, 11 Bände,
- Beiakte, 5 Bände,
- Asservatenakte,
- Fundakte, 4 Bände,
- TKÜ-Akte, 2 Bände,
- Einsatzakte,
- Hinweisakte,
- Presseakte, 2 Bände,
- Kostenakte,
- Untersuchungsbericht des EBA vom 19.04.2007,
- Gutachten der ipw Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG vom 05.07.2007.

Akten aus dem Geschäftsbereich der Niedersächsischen Staatskanzlei:

- Akte Transrapid/Magnetschwebbahn, Band 5 - 14,
- Akte Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz Transrapid, Band 4 - 9.

Akten und Verwaltungsvorgänge aus dem Geschäftsbereich des MW:

- Zusammenstellung der Ergebnisprotokolle der Besprechungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit Vertretern des TÜV, der IABG und des EBA über den Betrieb in Lathen vom 01.01.1998 bis zum 29.11.2006, 2 Ordner,
- Akte Transrapid, Band 5 - 16,
- Akte Transrapid Alternativstrecken ab 1.2000, Band 1 - 4,
- Sonderband Gutachten regionalwirtschaftliche Effekte durch eine MBS Hamburg-Groningen-(Amsterdam),
- Akte Zuständigkeit für die Genehmigung der Betriebsvorschriften der TVE in Lathen, Band 1 - 10,
- Sonderband Zuständigkeit für die Genehmigung der Betriebsvorschriften der TVE in Lathen; hier: Betriebsvorschriften und deren Genehmigungen, Band 1 - 4,
- Sonderband Zuständigkeit für die Genehmigung der Betriebsvorschriften der TVE in Lathen; hier: Protokolle Harnacke-Gespräche 14.10.1998 - 13.07.2006,
- Akte Kernarbeitsgruppe Transrapid (GF durch NHI), Band 1 - 2,
- Aufstellung aller Angehörigen der Landesverwaltung, die seit dem 01.01.1998 im Zusammenhang mit Planung, Bau und Betrieb der TVE tätig geworden sind,
- Übersicht aller nicht der Landesverwaltung angehörenden Sachverständigen und Gutachter, die seit dem 01.01.1998 im Zusammenhang mit Planung, Bau und Betrieb der TVE tätig geworden sind.

Akten und Verwaltungsvorgänge aus dem Geschäftsbereich der NLStBV:

- TVE-Betriebsleiterakte, Band 26,
- Akte Betriebsvorschrift TVE, Gutachten und Niederschriften, Band 12 - 22,
- Akte Dokumentation TVE, 3 Bände,
- Akte TVE allgemeiner Schriftverkehr, Band 17 - 20,

- Akte Sitzungen mit MVP/DB Magnetbahn, Gutachter und Betriebsleiter, Band 4 - 6,
- Akte TVE-DB Betrieb,
- Akte TVE Monatsberichte,
- Sonderordner Schriftverkehr zur Übertragung der Aufsicht der TVE auf das EBA,
- Akte TVE Schriftverkehr mit MW nach Unfall am 22.09.2006, Band 1 - 2,
- Akte TVE Planfeststellung, 2 Bände,
- Akte EBA-Transrapidvorgänge, Band 1 - 2,
- Akte Feststellungsberichte, Bauwerksprüfungen,
- Akte Überwachung der Einhaltung der BV, Band 2,
- Akte Stand TVE Erprobung, Band 1 - 2,
- Akte Erfahrungen TVE,
- Akte TVE Verträge,
- Akte Projektstandssitzungen TVE,
- Feststellungsberichte, 11 Bände,
- Akte TVE-Unfälle,
- Akte TVE Sonstiges.

Akten aus dem Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport:

- Akte der Bezirksregierung Weser-Ems, Industriefanlagen-Betriebsgesellschaft Transrapid Lathen - Werkfeuerwehr,
- Akte der Polizeidirektion Osnabrück, IABG Lathen,
- Akte der Polizeidirektion Osnabrück, Industriefanlagen-Betriebsgesellschaft Transrapid Lathen - Werkfeuerwehr.

Akte aus dem Geschäftsbereich des Niedersächsischen Umweltministeriums:

- Akte des Gewerbeaufsichtsamts Emden, IABG Lathen.

Unterlagen des EBA:

- Ausführungsgrundlagen Magnetschnellbahn, auf CD.

Akten und Auflistungen der DB Magnetbahn GmbH:

- Auflistung der an die IABG übergebenen Unterlagen über die Bestandsdokumentation inklusive der Planfeststellungsunterlagen sowie der Miet- und Pachtverträge für die Bereithaltung der TVE,
- Protokolle von gemeinsamen Besprechungen mit der IABG, Planunterlagen zur TVE, Berichte über Versuche zur Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung sowie Prüf- und Feststellungsberichte der TVE Gutachter,
- Unterlagen zur Finanzierung der TVE,
- Verträge zur Durchführung des Betriebes und der Instandhaltung der TVE,
- Verträge, die die DB Magnetbahn GmbH bzw. die MVP mit Industrieunternehmen und Sachverständigen geschlossen hat,
- Auflistung der Unterlagen über die Nutzung der TVE durch Dritte,
- Unterlagen, die im Zusammenhang mit den Aktivitäten zur geplanten Übernahme des Betriebes der TVE durch die DB Magnetbahn GmbH vorliegen,
- Unterlagen über eine im Jahr 2005 durchgeführte Untersuchung von Strukturen, Prozessen und Regelungen des Betriebes der TVE durch die Konzernrevision.

Aufzeichnungen und Vorschriften der IABG:

- Betriebsbücher für die Radfahrzeuge, 4 Bücher,
- Betriebsvorschriften, die zum Zeitpunkt der Gültigkeit der Betriebsleittechnik 4 anzuwenden waren, 2 Betriebsvorschriften,
- Aufzeichnungen über den Fahrbetrieb (Auszug aus den Leitstandsrechnerprotokollen), auf CD,
- Anhang 1 zur BV (Dokumentliste zur BV), auf CD,
- Verfahrens- und Arbeitsanweisungen der IABG, die zum Zeitpunkt des Unfalls gültig waren, auf CD,
- Auszug aus den Leitstandsrechnerprotokollen, auf CD,
- Kopie des sogenannten Roten Ordners, auf CD.

9.4. Augenscheinseinnahme

Der Untersuchungsausschuss führte am 17.01.2007 eine Augenscheinseinnahme auf der TVE durch.

10. Sonstige Arbeitsgrundlagen

Darüber hinaus standen dem Untersuchungsausschuss die folgenden Berichte, Dokumente und Gutachten zur Verfügung:

- Bericht der Niedersächsischen Landesregierung zu den vom 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss des Niedersächsischen Landtages gemäß Drucksache 15/3420 aufzuklärenden Fragen,
- Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Sicherheit der Magnetschwebbahntechnik vom 06.11.2006 - Bundestagsdrucksache 16/3247,
- Dissertation „Der Einfluss des menschlichen Fehlers auf die Sicherheit der Eisenbahn“ von Dr. Albrecht Hinzen,
- Verträge für die gutachterliche Tätigkeit der TÜV-Arge,
- ergänzende schriftliche Informationen der TÜV-Arge zur Vernehmung des Zeugen Alfred Sawilla,
- ergänzende schriftliche Information des Zeugenbeistands Hanns W. Feigen zur Vernehmung des Zeugen Dr. Hartmut Mehdorn über den Beschluss der Deutschen Bahn AG, die TVE aufzugeben („Ausstiegsbeschluss“),
- Stellungnahme des GBD zu verschiedenen mit dem Betrieb der TVE zusammenhängenden Rechtsfragen,
- Protokoll der 65. Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Niedersächsischen Landtages vom 13.10.2006,
- Protokoll der 66. Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Niedersächsischen Landtages vom 3.11.2006,
- dpa-Pressemitteilung vom 26.9.06, 16:13 Uhr „Unfälle/Transrapid/Transrapidbetreiber verzichteten bewusst auf verbesserte Sicherheit“,
- Aufsatz „Das Sicherheitskonzept im Zulassungsprozess der Magnetschwebbahn“, von K. Meine und M. Rebentisch, in: Eisenbahningenieur (56) 3/2005, S. 42 – 45,

- Rede des Ministers Hirche in der 101. Plenarsitzung des Niedersächsischen Landtages am 11.10.2006,
- Pressemitteilung des MW vom 18.10.2006 „Informationslücken in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“,
- Schreiben des GBD an den Abgeordneten Will vom 15.5.2007,
- Aufsatz „Juristische Überlegungen zum Unfall auf der Magnetschwebbahnanlage in Lathen“ von Prof. Dr. H. J. Kühlwetter, in: Eisenbahn Revue International 6/2007,
- „Bericht der Niedersächsischen Landesregierung zu den vom 19. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss des Niedersächsischen Landtags gemäß Drucksache 15/3420 aufzuklärenden Fragen“ nebst Anschreiben vom 09.01.2007.

II.

Wesentliches Untersuchungsergebnis

1. Allgemeine Erkenntnisse zu den tatsächlichen Gegebenheiten und dem Betrieb auf der TVE

1.1. Tatsächliche Feststellungen vor Ort

Am 17.01.2007 haben die Mitglieder des Untersuchungsausschusses eine Reise zur TVE nach Lathen unternommen.⁴⁴ Die Augenscheinseinnahme durch die Mitglieder des Untersuchungsausschusses und die dabei vorgenommenen Erläuterungen durch die damals noch nicht als Zeugen vernommenen Mitarbeiter der IABG, Metzner und Steinmetz, haben im Wesentlichen die folgenden Erkenntnisse erbracht:

Der Fahrweg der TVE ist einspurig und hat eine Länge von insgesamt ca. 31,5 km. An den beiden Enden einer ca. 12 km langen Geraden schließen sich jeweils Wendeschleifen an (Nord- und Südschleife). In der südlichen Hälfte der Geraden befinden sich - von Nord nach Süd betrachtet - zunächst die Stütze 120, dann der Bahnhof 1 (Bf. 1), dann die Weiche 1 und dann der Bahnhof 2 (Bf. 2). Die Weiche 1 führt auf einen kürzeren Fahrweg (Anbinderfahrweg) zum Instandhaltungsbereich der TVE mit Halle, Versuchszentrum und Abstellanlage. An der Stelle, an der der Anbinderfahrweg in den Instandhaltungsbereich übergeht (sog. Hand-Over-Point oder Übergabepunkt), gibt es eine Schiebebühne, mit der sich Radfahrzeuge von dem Anbinderfahrweg auf einen von zwei Abstellfahrwegen verschieben lassen.

Der Fahrbetrieb auf der TVE wird von einem sog. Leitstand aus geleitet. Die Tür zum Leitstand kann von innen verschlossen werden. Im Leitstand befinden sich drei Bedienpulte, ein - in Blickrichtung Fenster - linkes, ein mittleres und ein rechtes. Regelmäßig sind auf dem Leitstand zwei Personen tätig, nämlich ein Fahrdienstleiter (auch: 1. Leitstandsoperator) an dem rechten Bedienpult und ein weiterer überwachender zweiter Fahrdienstleiter (auch: 2. Leitstandsoperator) an dem mittleren Bedienpult; das linke Bedienpult, dessen Funktionen mit denen des rechten Bedienpultes identisch sind, bleibt unbesetzt.

An dem rechten Bedienpult, dem Hauptarbeitsplatz, sind u. a. vier Bildschirme vorhanden, welche die Bedienoberfläche des Zugsicherungssystems darstellen. Als Zugsicherungssystem wird eine sog. Betriebsleittechnik - das „Operation Controls System“ (OCS) der Fa. Siemens - eingesetzt, deren jeweilige Version mit einer entsprechenden Zahl bezeichnet wird, zuletzt die Betriebsleittechnik 4 oder abgekürzt BLT 4 genannt. Die vier Bildschirme zeigen ein Abbild der Strecke, nämlich die Gerade, den Anbinderfahrweg zum Versuchszentrum und zur Abstellanlage, die nördliche und die südliche Wendeschleife. Über die Bildschirme kann der Fahrdienstleiter alle Bedienhandlungen vornehmen, die für die Abwicklung des Fahrbetriebes erforderlich sind. Auf den Bildschirmen zu erkennen sind z. B. der jeweilige Standort des Magnetschwebfahrzeuges, sog. Fahrstraßen und

⁴⁴ Siehe dazu auch oben I. 9.4.

sog. Streckensperren. Unter Fahrstraßen versteht man bestimmte Abschnitte des Fahrweges, die für ein konkretes Fahrvorhaben des Magnetschwebefahrzeuges reserviert sind, und auf denen sich das Magnetschwebefahrzeug gesichert bewegen kann. Fahrstraßen werden auf den Bildschirmen farblich dargestellt. Streckensperren - auch als (elektronische) Fahrwegssperre, Blocksperre, Blocksicherung oder Streckenblock bezeichnet - sind bestimmte Abschnitte des Fahrweges, die für ein Befahren mit dem Magnetschwebefahrzeug von der elektronischen Betriebsleittechnik gesperrt sind. In gesperrte Bereiche kann das Magnetschwebefahrzeug nicht einfahren bzw. vor deren Erreichen würde das fahrende Magnetschwebefahrzeug durch Eingreifen der Betriebsleittechnik zum Stillstand gebracht werden. Eine Streckensperre wird durch den jeweiligen Fahrdienstleiter eingerichtet und über die Kommando freigabe dem System bekannt gegeben. In der Anzeige auf den Bildschirmen wird eine Streckensperre als Doppellinie gekennzeichnet. Die Position von eventuell auf der Strecke befindlichen Radfahrzeuge ist auf den Bildschirmen am rechten Bedienpult nicht zu erkennen.

Am mittleren Bedienpult gibt es keine Bildschirme für die Betriebsleittechnik. Dort befinden sich Diagnoseeinrichtungen für technischen Subsysteme, ein allgemeiner PC-Arbeitsplatz (insbesondere für Dokumentationszwecke) und - ganz links - ein Display für ein GPS⁴⁵-System. Das GPS-System fragt in bestimmten Zeitintervallen die Positionen des Magnetschwebefahrzeuges und der Radfahrzeuge ab und stellt diese auf dem Bildschirm dar. Das GPS-System liefert Informationen über den Ort, die Geschwindigkeit und die Fahrtrichtung der erfassten Fahrzeuge zum letzten abgefragten Zeitpunkt. Ein solches Display für das GPS-System gibt es am rechten Bedienpult nicht.

Über dem mittleren Bedienpult sind sechs Monitore angebracht, die Videobilder von verschiedenen Abschnitten des Fahrweges zeigen. Die auf den drei unteren Monitoren angezeigten Videobilder zeigen die Weichen. Die Bilder auf den drei oberen Monitoren sind grundsätzlich variabel einstellbar, können aber nicht jeden Punkt der Strecke darstellen, z. B. auch nicht den Unfallort.

Das rechte wie das mittlere Bedienpult weisen jeweils ein zusätzliches kleines Bedienpult mit einem roten Not-Aus-Taster (AOCS = Auxiliary Operation Control System = Zusatzbetriebsleittechnik) auf. Damit können unabhängig von der Betriebsleittechnik die Bremsen im Magnetschwebefahrzeug vom Leitstand aus ausgelöst werden, sog. „Emergency Stop“. Eine entsprechende Notstoppfunktion befindet sich auch in beiden Cockpits des Magnetschwebefahrzeuges. Radfahrzeuge verfügen über keine technische Einrichtung, mit der sie aus der Ferne angehalten werden könnten, und über keine Monitore mit Informationen aus der Betriebsleittechnik.

Für die Kommunikation auf der TVE werden im Wesentlichen zwei Funksysteme genutzt, ein 38-GHz-Richtfunk (auch Intercom-Funksystem genannt) und ein Bündelfunksystem im 70-cm-Band, intern auch als „Betriebsfunk“ bezeichnet. Leitstand und Magnetschwebefahrzeug sind jeweils mit beiden Funksystemen ausgestattet, das Radfahrzeug nur mit dem Betriebsfunk, d. h. nicht mit dem Richtfunk. Der Sprechverkehr aus dem Richtfunk kann an ausgewählten Sprechstellen mitgehört werden, z. B. im Büro des Betriebsleiters. Beim Betriebsfunk können verschiedene Sprechgruppen eingestellt werden. Wenn im Betriebsfunk die Sprechgruppe „Leitstand“ gewählt ist und die jeweiligen Stationen eingeschaltet sind, kann z. B. im Magnetschwebefahrzeug der Sprechverkehr zwischen dem Leitstand und einem Radfahrzeug mitgehört werden. Im Leitstand befinden sich die Stationen für beide Funksysteme (nur) am rechten Bedienpult.

1.2. Erkenntnisse über Betriebsvorgänge

1.2.1. Betriebliches Regelwerk

Neben der jeweiligen Betriebsvorschrift existieren für den Betrieb auf der TVE noch Verfahrensanweisungen, Arbeitsanweisungen und Einzelregelungen. Verfahrensanweisungen enthalten grundsätzliche Regelungen zu bestimmten betrieblichen Prozessen. Arbeitsanweisungen beschreiben präzisierend die Tätigkeiten von Betriebsbediensteten. Einzelregelungen betreffen aktuelle oder zeitlich begrenzte Sachverhalte (z. B. zu beachtende befristete Auflagen oder Bedingungen) und sollen in je einem sog. „Roten Ordner“ im Leitstand wie im TR 08 aufbewahrt werden.

⁴⁵ = G(lobal) P(ositioning) S(ystem)

Für die BLT 4 gibt es - wie für andere verwendete Bauteile o. ä. - Anwendungshinweise des Herstellers, nämlich die sog. Anforderungsspezifikation „Anwendungsregeln OCS“ der Fa. Siemens. Dort wird u. a. ausgeführt, dass bewegliche Instandhaltungseinrichtungen - wie z. B. Radfahrzeuge - , die nicht durch die Betriebsleittechnik OCS überwacht werden, nur in gesperrten Fahrwegabschnitten betrieben werden dürfen. Auf diese „Anwendungsregeln OCS“ wird in einer Arbeitsanweisung AA-BT-FB 10 der IABG allgemein verwiesen durch die Formulierung „Im Zusammenhang dieses Papiers sind nachfolgend benannte Dokumente besonders zu berücksichtigen“.

1.2.2. Inspektionsfahrt und Rangiermanöver zum Beginn eines Betriebstages

Zu Beginn eines typischen Betriebstages, an dem Fahrten mit dem Magnetschwebefahrzeug auf der TVE durchgeführt wurden, befanden sich das Magnetschwebefahrzeug - bestehend aus einer Endsektion 1, einer Mittelsektion und einer Endsektion 2 - und ein radgetriebenes Instandhaltungsfahrzeug zunächst beide im Instandhaltungsbereich. Sodann fuhr das Radfahrzeug über den Anbinderfahrweg und die Weiche 1 auf den (Haupt-) Fahrweg und anschließend den gesamten Fahrweg einmal ab, damit die Besatzung den Fahrweg auf Schäden und den Fahrweg wie den umgebenden Freiraum auf Hindernisse wie z. B. abgebrochene Äste o. ä. untersuchen konnte. Ergaben sich auf dieser Kontrollfahrt - auch Inspektionsfahrt genannt - keine Bedenken gegen Fahrten des Magnetschwebefahrzeuges, hatte sodann das Radfahrzeug den Fahrweg für das Magnetschwebefahrzeug frei zu machen. Dazu musste das Radfahrzeug vom Fahrweg in den Instandhaltungsbereich hinein fahren und das Magnetschwebefahrzeug umgekehrt aus dem Instandhaltungsbereich heraus auf den Fahrweg (sog. Einsetzfahrt). Für dieses Rangiermanöver der beiden Fahrzeuge existieren - rein tatsächlich und damit unabhängig von der Frage der Vereinbarkeit mit den Betriebsvorschriften - mindestens drei unterschiedliche Vorgehensweisen. Bei der ersten Variante fährt erst das Radfahrzeug über die Weiche 1 und den Anbinderfahrweg auf die Schiebebühne, wird mit dieser durch Parallelversetzung auf einen Abstellfahrweg verschoben und dann fährt das Magnetschwebefahrzeug aus dem Instandhaltungsbereich über den Anbinderfahrweg und die Weiche 1 hinweg auf den Fahrweg. Die zweite Variante besteht darin, dass das Radfahrzeug auf dem Fahrweg bei Stütze 120 in einiger Entfernung *nördlich* der Weiche 1 anhält, das Magnetschwebefahrzeug vom Instandhaltungsbereich über den Anbinderfahrweg und die Weiche 1 hinweg bis zum Bahnhof 1 auf den Fahrweg fährt, dort die Fahrtrichtung ändert, südlich über die Weiche 1 bis zum Bahnhof 2 setzt und dort anhält, das Radfahrzeug über die Weiche 1 in den Anbinderfahrweg und in den Instandhaltungsbereich fährt, und zuletzt das Magnetschwebefahrzeug Richtung Norden mit seiner Fahrt beginnen kann. Die dritte Variante ähnelt der zweiten, nur hält das Radfahrzeug dort in einiger Entfernung *südlich* der Weiche 1 (etwa beim Bahnhof 2), das Magnetschwebefahrzeug fährt über den Anbinderfahrweg und die Weiche 1 bis zum Bahnhof 1 und hält dort, das Radfahrzeug fährt über die Weiche 1 hinweg nach Norden bis kurz vor das dort stehende Magnetschwebefahrzeug, ändert die Fahrtrichtung, fährt über die Weiche 1 und den Anbinderfahrweg zum Instandhaltungsbereich und das Magnetschwebefahrzeug kann mit seiner Fahrt beginnen. Die unterschiedlichen Varianten des Rangierens kamen auch tatsächlich zur Anwendung.

Lt. Gutachten des Eisenbahnbundesamtes kann dabei „nur Variante 1 als zweifelsfrei zulässig eingestuft werden:

„Bei Variante 2 und 3 bestehen aufgrund der Vorgabe der BV, nach der grundsätzlich ein Einzelfahrzeugbetrieb stattfindet, Zweifel an der Zulässigkeit als ein regelmäßig angewandtes Betriebsverfahren. Unterstellt man dennoch, dass die regelmäßige Anwendung der Variante 2 und 3 noch vom Grundsatz des Einzelfahrzeugbetriebes gedeckt ist, wäre in jedem Fall eine Verfahrensweisung notwendig gewesen.

Die möglichen Fehlhandlungen von Betriebsbediensteten aufgrund der fehlenden Verfahrensweisungen stellen nach Auffassung der Verfasser eine Gefährdung dar.

In Verbindung mit den tatsächlich festgestellten Fehlhandlungen ist diese Gefährdung als eine sekundäre Unfallursache einzustufen.“

Die erste Fahrt des Magnetschwebefahrzeugs wurde meist als Kontrollfahrt zur Fahrwegvermessung genutzt, sog. Messfahrt. Die Fahrwegvermessung begann dabei immer im Abzweig der Süd-

schleife und war nach der Betriebsvorschrift mit einer Geschwindigkeit von genau 175 km/h durchzuführen.

1.2.3. Sogenannter „Glatteisunfall“ im Jahr 2004

Im Jahr 2004 kam es auf der TVE zu einem Zusammenstoß zwischen zwei Radfahrzeugen. Am Unfallort herrschte Glatteis auf der Strecke. Ein bremsendes Radfahrzeug kam nicht rechtzeitig zum Stehen und fuhr auf ein anderes stehendes Radfahrzeug auf. Nachdem die Unfallschäden zunächst geringer eingeschätzt worden waren, stellte sich später heraus, dass insgesamt Reparaturkosten von ca. 100 000 Euro aufzuwenden waren. Dieser Unfall wurde bzw. wird unter den Beteiligten verkürzt als „Glatteisunfall“ bezeichnet.

2. Rechtliche Grundlagen des Betriebs auf der TVE

Der Untersuchungsausschuss hat in seinen Sitzungen vom 19.02.2007 und vom 01.03.2007 jeweils auf Antrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen einstimmig dem GBD Aufträge zur Klärung verschiedener Rechtsfragen erteilt, insbesondere zu den Rechtsgrundlagen für den Betrieb auf der TVE und für das Tätigwerden der Behörden. Nachfolgend wird die Stellungnahme des GBD vom 12.03.2007 im Wesentlichen wiedergegeben, in den markierten Passagen aber geändert und ergänzt um eigene Ausführungen:

2.1. Einschlägige Rechtsvorschriften für den Betrieb auf der TVE

2.1.1. Alle Beteiligten haben in der Vergangenheit die TVE als „sonstige Anlage“ i. S. d. § 12 Abs. 4 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr vom 29.01.1976⁴⁶ (im Folgenden: VersuchsanlagenG) behandelt: So wurde die TVE nicht vom Bund, sondern von dem Industriekonsortium bzw. der MVP betrieben (vgl. § 11 Abs. 1. Satz 1 VersuchsanlagenG⁴⁷); auch hat nicht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Betriebsvorschriften erlassen (vgl. § 11 Abs. 2 Satz 1 VersuchsanlagenG⁴⁸), sondern die Betriebsvorschriften sind von den Betreibern vor der Inbetriebnahme aufgestellt und dann von dem NLStB bzw. der NLStBV genehmigt worden; weiterhin wurde in den Genehmigungen jeweils ausdrücklich auf § 12 VersuchsanlagenG Bezug genommen. Tatsächlich entspricht diese Handhabung der Rechtslage.

Gemäß §§ 1 Abs. 1 Satz 1, 12 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG gilt das Gesetz für Anlagen zur „Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr“. Auf der TVE wurden solche Techniken erprobt. Insoweit unterfällt die TVE grundsätzlich der Geltung des VersuchsanlagenG. Das VersuchsanlagenG unterscheidet zwei Typen von Versuchsanlagen: Versuchsanlagen des Bundes gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG⁴⁹ und sog. „andere Versuchsanlagen“ gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG⁵⁰. Eine Versuchsanlage des Bundes würde voraussetzen, dass die Errichtung durch die Bundesrepublik Deutschland (so § 1 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG⁵¹) und Verwaltung und Betrieb durch den Bund (so § 11 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG⁵²)

⁴⁶ BGBl. I 1976, S. 241 ff.

⁴⁷ § 11 Abs. 1. Satz 1 VersuchsanlagenG: „Die Versuchsanlage nach § 1 wird vom Bund verwaltet und betrieben.“

⁴⁸ § 11 Abs. 2 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt für die Versuchsanlage Betriebsvorschriften als allgemeine Verwaltungsvorschriften.“

⁴⁹ § 1 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr der Bundeseisenbahnen errichtet die Bundesrepublik Deutschland eine Versuchsanlage als Bundeseisenbahnanlage.“

⁵⁰ § 12 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Die §§ 2, 3, 5 bis 9 gelten sinngemäß auch in den Fällen, in denen Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr von anderen Stellen im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben werden sollen.“

⁵¹ § 1 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr der Bundeseisenbahnen errichtet die Bundesrepublik Deutschland eine Versuchsanlage als Bundeseisenbahnanlage.“

erfolgt wären. Eigentümerin (und Betreiberin) der TVE war bis 2004 die 1981 gegründete Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme (MVP). Der Versuchsbetrieb wurde in dieser Zeit von der Industrieanlagenbetriebsgesellschaft (IABG) im Auftrag der MVP durchgeführt. Auch wenn der Bund wesentliche Kostenanteile übernommen bzw. zugesprochen hat und an den Gesellschaftern der MVP in unterschiedlichem Umfang beteiligt⁵³ (gewesen) ist, hat er die TVE nicht selbst errichtet und auch in der Folgezeit nicht verwaltet.

Damit hat es sich bei der TVE nicht um eine in den §§ 1 bis 11 VersuchsanlagenG geregelte Versuchsanlage des Bundes gehandelt, sondern die TVE ist „von anderen Stellen im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben“ worden und stellt daher eine „andere Versuchsanlage“ gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG dar. Für eine solche „andere Versuchsanlage“ gelten nicht alle Vorschriften des VersuchsanlagenG, sondern nur die in § 12 VersuchsanlagenG ausdrücklich aufgeführten, nämlich die §§ 2, 3, 5 bis 9 VersuchsanlagenG sinngemäß.

2.1.2. Weiterhin ist grundsätzlich auch das Allgemeine Magnetschwebebahngesetz vom 19.07.1996⁵⁴ (im Folgenden: AMbG) auf die TVE anwendbar, denn nach § 1 AMbG gilt das AMbG zunächst allgemein für „Magnetschwebebahnen“ und auf der TVE verkehr(t)en (mindestens auch) Magnetschwebebahnen. Allerdings beziehen sich fast alle Regelungen des AMbG ausdrücklich nur auf „öffentliche Magnetschwebebahnen“, insbesondere die Genehmigungspflicht gemäß § 5 AMbG. Um eine solche „öffentliche Magnetschwebebahn“ hat es sich auf der TVE nicht gehandelt. „Öffentliche Magnetschwebebahnen“ werden in § 2 AMbG definiert als solche, die „gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und jedermann (...) nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann“. Zweifelhaft ist schon, ob beim Betrieb auf der TVE überhaupt eine „Beförderung“ vorgelegen hat, denn regelmäßig dient eine Beförderung - nach allgemeinem Sprachverständnis - dazu, eine Person (oder Güter) von einem Punkt A zu einem Punkt B zu verbringen⁵⁵; eine derart verstandene Beförderung fand bei den Besucherfahrten nicht statt bzw. stand nicht im Mittelpunkt, denn die Fahrten auf der TVE dienten keinem Besucher dazu, von einem Ort zu einem anderen zu gelangen, sondern es ging um das Fahrerlebnis an sich. Es fehlt allerdings nicht an dem in der Definition in § 2 AMbG aufgestellten Erfordernis, dass die TVE bzw. der dort jeweils eingesetzte Magnetschwebezug durch *jedermann* benutzt werden konnte, denn jeder Besucher konnte nach Voranmeldung im Rahmen des Erprobungsprogramms mitfahren, auch wenn einige Fahrten ausgefallen sind. In den Kommentierungen zur Parallelvorschrift des § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes⁵⁶ (im Folgenden: AEG) ausgeführt, wird eine Benutzbarkeit durch jedermann und damit eine sog. öffentliche Nutzbarkeit angenommen, wenn „jeder zahlungswillige potenzielle Kunde die Güter- oder Personenbeförderung nutzen kann“⁵⁷. Für die TVE ist die öffentliche Nutzbarkeit des Güterverkehrs zweifelhaft. Nach § 7 AMbG dagegen wären Betreiber *öffentlicher* Magnetschwebebahnen zur Beförderung von Personen unter gewissen Voraussetzungen *verpflichtet*. Dieser Beförderungspflicht entspräche umgekehrt ein Beförderungsanspruch des Fahrgastes. Auf der TVE standen aber sogar angemeldete und bestätigte (Besucher-) Fahrten immer unter dem Vorbehalt, dass sie sich an dem konkreten Tag dann auch tatsächlich mit dem Testprogramm vereinbaren ließen. Hierauf wird in dem von der IABG verwendeten Informationsschreiben an Interessenten⁵⁸ auch ausdrücklich hingewiesen: „(...) Ihre Fahrt (...) ist für (...) geplant. Da die Demonstrationsfahrten zum laufenden Testprogramm gehören, sind Änderungen des Ablaufs jederzeit möglich. Bitte haben Sie daher Verständnis, wenn die Fahrt nicht wie geplant durchgeführt werden kann.“ Auch hatte nach der jeweiligen Betriebsvorschrift - hier: Punkt 1.2 (7)

⁵² § 11 Abs. 1 Satz 1 VersuchsanlagenG: „Die Versuchsanlage nach § 1 wird vom Bund verwaltet und betrieben.“

⁵³ Beteiligung des Bundes an der Lufthansa AG: 1987 = 65,38 Prozent; 1989 = 51,62 Prozent; 1994 = 35,68 Prozent.

⁵⁴ BGBl. I 1996, S. 1019 ff.

⁵⁵ vgl. Duden - Deutsches Universalwörterbuch, 4. Aufl. 2001: „befördern (...) 1. mithilfe eines Transportmittels von einem Ort an einen anderen bringen (...)“; Meyers Enzyklopädisches Lexikon, 9. Aufl. 1971: „Beförderung (...) die Verbringung von Personen oder Gütern von Platz zu Platz“.

⁵⁶ BGBl. I 1993, S. 2378.

⁵⁷ so Kramer, in: Das Deutsche Bundesrecht (Loseblattsammlung), Stand: Januar 2006, Allgemeines Eisenbahngesetz (Kommentar), zu § 3

⁵⁸ vgl. Bl. 214 Akten des MW Band Nr. 27.

der Betriebsvorschrift⁵⁹ - der Betriebsleiter die letztendliche Entscheidungsbefugnis, ob Besucher mitfahren durften oder nicht. Offenbar hat die Touristikgesellschaft gerade wegen der nicht garantierten Mitfahrten im Transrapid zuletzt auch nur noch Besichtigungen der Anlage vermittelt und es einer individuellen Klärung vor Ort überlassen, ob eine Mitfahrt im Transrapid tatsächlich verfügbar war⁶⁰. Insgesamt lässt sich jedenfalls kein Beförderungsanspruch annehmen, da auch das VersuchsanlagenG keine Erlaubnis für den öffentlichen Verkehr zulässt, es verbietet ihn aber auch nicht ausdrücklich. Grundsätzlich dienen Versuchsanlagen dem herantasten und testen an neue Grenzen auch in der Technik. Damit ist jedoch trotz einer Überwachung der Fahrbetrieb einer Testanlage stärker gefahrgeneigt als ein Normalbetrieb – es besteht immer ein höheres Unfallrisiko. Aus diesem Grund erteilen in der Regel die Eisenbahnaufsichtsbehörden Genehmigungen zu Mitfahrten bei Test- und Hochgeschwindigkeitsfahrten nur außerordentlich restriktiv. Eine solche restriktive Genehmigung ist auf der TVE Lathen nicht erfolgt.

2.1.3. Auf den Betrieb der TVE nicht anwendbar ist die Verordnung über den Bau und Betrieb von Magnetschwebebahnen v. 23.09.1997⁶¹ (im Folgenden: MbBO). Denn die MbBO gilt nur für öffentliche Magnetschwebebahnen, und um eine solche hat es sich bei der TVE nicht gehandelt. Schon die gemäß Artikel 80 Abs. 1 Satz 3 Grundgesetz (im Folgenden: GG) erforderlichen Hinweise auf die Ermächtigungsgrundlagen zur MbBO nennen u. a. § 10 Abs. 1 Nr. 2 AMbG bzw. § 10 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 3 AMbG, die ausdrücklich nur für öffentliche Magnetschwebebahnen gelten⁶². Die Beschränkung auf öffentliche Magnetschwebebahnen wird z. B. auch an § 4 MbBO deutlich. Danach darf ein Fahrbetrieb erst nach Erteilung einer Betriebserlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes aufgenommen werden. Eine Genehmigungspflicht ist im AMbG wiederum nur für öffentliche Magnetschwebebahnen vorgesehen.

2.1.4. Ebenfalls nicht anwendbar ist das Personenbeförderungsgesetz vom 08.08.1990⁶³ (im Folgenden: PBefG). Für die erforderliche Gleichsetzung zwischen den auf der TVE betriebenen Magnetschwebezügen und Straßenbahnen nach § 4 Abs. 2 PBefG fehlt es jedenfalls daran, dass der Betrieb auf der TVE „ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- und Nachbarschaftsbereich“ gedient hätte. Denn selbst für einen weiter verstandenen „Nachbarschaftsbereich“ wäre eine „wirtschaftliche und verkehrsmäßige Verflechtung der Orte“⁶⁴ erforderlich, d. h. u. a., dass der Verkehr zwischen den Nachbarorten demjenigen eines Ortsverkehrs vergleichbar ist⁶⁵. Dies lässt sich für die Besucherfahrten auf der TVE kaum annehmen; allenfalls ließen sich diese Fahrten mit einem - simulierten - Beförderungsverkehr über größere Distanzen vergleichen, jedenfalls aber nicht mit einer Strecke im Orts- oder Nachbarschaftsbereich i. S. d. PBefG.⁶⁶

⁵⁹ Die dortige Regelung lautet: „Die Mitfahrt von betriebsfremden Personen bedarf der Zustimmung des Betriebsleiters.“

⁶⁰ So jedenfalls die Aussage des Zeugen Bröring.

⁶¹ BGBl. I 1997, S. 2329.

⁶² § 10 Abs. 1 AMbG: „Zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer, wird das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, für öffentliche Magnetschwebebahnen Rechtsverordnungen zu erlassen, die ...“

⁶³ BGBl. I 1990, S. 1690.

⁶⁴ So BVerwGE 30, S. 257 ff. (265).

⁶⁵ Vgl. Fielitz/Grätz, Personenbeförderungsgesetz, Loseblattkommentar (Stand: Dezember 2005), § 4 PBefG Rn. 2.

⁶⁶ Hierfür spricht auch, dass gemäß § 8 Abs. 1 S. 2 PBefG im Zweifel nur als öffentlicher Personennahverkehr angesehen wird, „wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt“. Bereits bei nur zwei Runden auf Teststrecke (je 31 km) wäre dagegen schon eine Reiseweite von 62 km erreicht.

2.1.5. Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) kann nicht angewendet werden, denn es gilt gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 AEG⁶⁷ nur für Eisenbahnen und nimmt Magnetschwebebahnen gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 AEG ausdrücklich vom Anwendungsbereich des Gesetzes aus.

2.1.6. Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 08.09.1938⁶⁸ (im Folgenden: EVO) ist ebenso eindeutig nicht anwendbar. Anwendungsbereich der Vorschrift ist nach ihrem § 1 „die Beförderung von Personen und Reisegepäck durch öffentliche Eisenbahnen“. Bei der TVE bzw. dem jeweils eingesetzten Magnetschwebezug handelte es sich weder um eine „Eisenbahn“ noch um eine „öffentliche“ Eisenbahn⁶⁹.

2.2. Zuständigkeit und Prüfungsaufgaben niedersächsischer Behörden

Gemäß § 12 Abs. 4 VersuchsanlagenG⁷⁰ ist zunächst die oberste Landesbehörde zuständig, d. h. das MW. Das Ministerium hat allerdings von der gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 VersuchsanlagenG vorgesehenen Möglichkeit einer Zuständigkeitsübertragung Gebrauch gemacht und 1986 durch Erlass⁷¹ das NLStB als zuständige Genehmigungsbehörde bestimmt. Hierdurch ist das NLStB und später dessen Nachfolger - die NLStBV - zuständige Genehmigungsbehörde geworden.

Ausdrücklich vorgesehen ist in § 12 Abs. 4 VersuchsanlagenG *eine Prüfung der zur Genehmigung vorgelegten Betriebsvorschriften. In Abs. 4 heißt es dazu: „Die Betriebsvorschriften müssen die Anforderungen enthalten, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung einschließlich des Immissions-schutzes an die Betriebsweise der Versuchsanlagen zu stellen sind; sie sollen ferner die notwendigen Vorschriften zum Schutz der Anlage und ihres Betriebes gegen Störungen und Schäden enthalten. Damit ergibt sich, dass das Land, unabhängig von den allgemeinen Bestimmungen zur Gefahrenabwehr, auch die in § 12 Abs. 4 VersuchsanlagenG normierten Aufgaben der Sicherheit und Ordnung auf der Versuchsanlage in Lathen hat.*

Aus dem ebenfalls grundsätzlich anwendbaren AMbG ergibt sich keine einschlägige Vorschrift für eine Überwachung. Wie oben dargelegt, sind weite Teile des AMbG wegen der Beschränkung auf - bei der TVE nicht gegebene - öffentliche Magnetschwebebahnen gar nicht anwendbar. Für die in § 3 AMbG aufgeführte Verpflichtung des Betreibers, „den Betrieb sicher zu führen und die Magnetschwebebahnstrecken, sonstige Magnetschwebebahnanlagen, Fahrzeug und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten“, sieht das Gesetz keine Eingriffskompetenzen für Landesbehörden vor. Auf eine gemäß § 5 AMbG vorgesehene Genehmigung für Betreiber kann nicht abgestellt werden, weil diese ebenfalls ausdrücklich nur öffentliche Magnetschwebebahnen betreffen würde und im Übrigen auch nicht durch Landesbehörden, sondern durch das Eisenbahn-Bundesamt zu erteilen gewesen wäre.

Eine Überwachungszuständigkeit des Landes lässt sich daher nur aus den Regelungen des VersuchsanlagenG und der Betriebsvorschrift ableiten. Die Betriebsvorschriften waren Regelungen, die der Betreiber selbst aufgestellt hatte und die dann von der NLStBV genehmigt worden waren. Zwar ergibt sich aus Punkt 1.1 (3) der Betriebsvorschrift gerade, dass nicht die Genehmigungs(!)behörde „die Einhaltung der Betriebsvorschrift ... überwacht“, sondern eben die TÜV-Arge. Dies war ausdrückliche Vorgabe der Genehmigungsbehörde. Dass diese dabei als „Gutachter der Genehmigungsbehörde“ bezeichnet wird, könnte als etwas missglückte Formulierung angesehen werden, denn - wie unten näher ausgeführt - bestanden zwischen TÜV-Arge und Genehmigungsbehörde keine vertraglichen Beziehungen.

⁶⁷ § 1 Abs. 2 Satz 1 und 2 AEG: „Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart.“

⁶⁸ RGBI. II 1938, S. 663.

⁶⁹ Zum Merkmal „öffentlich“ s. o. 2.1.2.

⁷⁰ Zum Wortlaut des § 12 Abs. 4 VersuchsanlagenG s. o. Fußnote 2.

⁷¹ Erlass d. MW. v. 10.10.1986 - 11.1-3.5.6/12, Nds. MBl. Nr. 39/1986, S. 1014.

Das NLStBV ging jedoch offensichtlich selbst davon aus, dass es sich bei dem TÜV-Arge um eigene Gutachter, also um „Gutachter der Genehmigungsbehörde“ gehandelt hat. Denn die so formulierte Betriebsvorschrift wurde zuletzt am 28.03.2006 durch das NLStBV genehmigt.

Auch gingen die TÜV- Mitarbeiter davon aus, dass sie „Gutachter der Genehmigungsbehörde“ seien, zumal das NLStBV auch ausdrücklich in die Genehmigung die Überprüfung der Betriebsvorschrift nur durch die TÜV- Arge vorgeschrieben hat. Dies bestätigt auch Herr Harnacke in seiner Zeugenaussage vom 19.02.2007 (S. 10) in der er dem Ausschuss mitteilt: „er müsse sich auf seine Gutachter verlassen können.“

Auch bezeichnet Herr Harnacke sich in einem Schreiben vom 16.10.2002 an die MVP (Akten des MW, Band Nr. 18, S. 115 – 116) als „Technische Aufsichtsbehörde“. Herr Harnacke will ind dem Schreiben die von der MVP neu beantragten Betriebsleiter vorerst nicht bestätigen, weil u.a. die Betriebsleittechnik, die von ihm“ noch nicht gemäß Betriebsvorschrift abgenommen“ wurde noch Probleme bereite.

Die Genehmigungsbehörde hatte daher über die Pflicht zur Prüfung der zur Genehmigung vorgelegten Betriebsvorschriften, die auch den Anforderungen der Gefahrenabwehr entsprechen müssen, auch die allgemeinen Bestimmungen des Rechts auf Gefahrenabwehr zu berücksichtigen.

2.3. Bestehende Vertragsverhältnisse und Weisungsrechte

Über Vertragsschlüsse zwischen dem jeweiligen Betreiber der TVE und den beteiligten Behörden ist nichts bekannt. Auch findet sich in den dem Ausschuss zugänglichen Unterlagen kein solcher Vertrag. Insoweit ist von keinen Vertragsverhältnissen auszugehen.

Der jeweilige Betreiber und die TÜV-Arge dagegen haben miteinander mehrere Verträge schriftlich - und möglicherweise auch weitere stillschweigend - geschlossen. Inhalt dieser Verträge war insbesondere die in den Betriebsvorschriften erwähnte Überprüfung des Betreibers durch die TÜV-Arge auf die Einhaltung der Betriebsvorschriften. Auf diese Einschaltung der TÜV-Arge hatte die Genehmigungsbehörde seit Beginn der Transrapid- Versuchsanlage hingewirkt und entsprechende Auflagen in die Genehmigungen der Betriebsvorschriften aufgenommen, so z. B. Auflage A 2 in der Genehmigung vom 28.03.06 („Die TÜV-Arge hat die Einhaltung der Betriebsvorschriften zu überwachen.“). Ein Vertrag zwischen dem Land und der TÜV-Arge in Bezug auf die Überprüfung der Betriebsvorschriften liegt wiederum nicht vor, d. h. es bestanden insoweit auch keine vertraglichen Weisungsrechte der Behörde gegenüber der TÜV-Arge. Ebenso wenig ergeben sich in diesem Verhältnis (echte) Weisungsbefugnisse aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften. Es fehlt hierfür an einer gesetzlichen Grundlage, denn die oben genannten gesetzlichen Vorgaben trafen nur den jeweiligen Betreiber der TVE, nicht aber die TÜV-Arge. Öffentlich-rechtliche „Weisungen“ in einem fachaufsichtlichen Verhältnis des Vorgesetzten gegenüber seinen Mitarbeitern bzw. der höheren gegenüber der nachgeordneten Behörde kamen nicht in Betracht, denn die TÜV-Arge war nicht in die Verwaltungsorganisation einbezogen, unterstand keiner Fachaufsicht, etwa der NLStBV, und war damit förmlich auch keine nachgeordnete Behörde.

Zwar gab es zwischen dem Land und der TÜV-Arge keinen schriftlichen Vertrag. Tatsächlich haben sich die Beteiligten so verhalten, als gäbe es ein fachaufsichtliches Verhältnis zwischen dem NLStBV und der TÜV-Arge.

3. Unfallhergang gemäß Untersuchungsbericht des EBA vom 19.04.2007

Die Staatsanwaltschaft Osnabrück hat mit Schreiben vom 25.09.2006 das EBA gebeten, im Wege der Amtshilfe einen Untersuchungsbericht dazu zu erstellen, welche Ursachen zum Unfall am 22.09.2006 geführt haben. Das EBA hat den Untersuchungsbericht vom 19.04.2007 an die Staatsanwaltschaft Osnabrück übersandt. Die Staatsanwaltschaft hat den Untersuchungsbericht mit Anschreiben vom 20.04.2007 dem Untersuchungsausschuss als Abschrift zur Verfügung gestellt und dazu ausgeführt, „dass auch der Inhalt des Berichts als Bestandteil des Ermittlungsverfahrens der Vertraulichkeit unterliegt“. Sodann hat die Staatsanwaltschaft mit Schreiben vom 30.05.2007 mitgeteilt, es bestünden „keine Bedenken gegen eine Aufhebung der Vertraulichkeit im Hinblick auf die

Feststellungen des Bundesamtes“. Im Untersuchungsausschuss ist dementsprechend in der öffentlichen Sitzung vom 28.06.2007 der Untersuchungsbericht auszugsweise verlesen worden.

Nach dem Untersuchungsbericht des EBA wurde am Unfalltag offenbar die - oben beschriebene - Rangiervariante 2 begonnen, aber nicht zu Ende geführt. Zum Unfallhergang im Einzelnen führt der Untersuchungsbericht des EBA aus:

„Am 22.09.2006 um 09:54 Uhr kam es auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) zum Zusammenstoß des Magnetschwebefahrzeugs (TR 08) mit dem auf Stütze 120 abgestellten Sonderfahrzeug.

Das Sonderfahrzeug war um 08:00 Uhr zur arbeitstäglichen üblichen Inspektionsfahrt gestartet. Die Inspektionsfahrt erfolgte über die Nordschleife zur Südschleife der TVE und endete zunächst um 08:59 am sog. Bahnhof 2, d. h. an der Plattform, die regelmäßig auch zum Einstieg von Fahrgästen in den TR 08 dient.

Nach einem Halt von 25 Minuten erfolgte um 09:24 die Fahrt des Sonderfahrzeugs vom Bahnhof 2 zur Stütze 120, Ankunft dort um 09:28 Uhr.

Um 09:43 Uhr erfolgte die Fahrt der TR 08 vom so genannten Hand-Over-Point HPO (= Übergabepunkt zwischen Instandhaltungsbereich und Strecke) über den Anbinderfahrweg und Weiche 1 zum sog. Bahnhof 1, wo er um 09:45 Uhr ankam. Nach Umstellen der Weiche 1 fuhr der TR 08 um 9:47 Uhr in Richtung Süden zum Bahnhof 2, Ankunft dort um 09:49 Uhr.

Um 09:53 startete der TR 08 in Richtung Norden und prallte nach einer Fahrzeit von 60 Sekunden und einer Fahrstrecke von 1605 m mit einer Geschwindigkeit von 179 km/h auf das an der Stütze 120 befindliche Sonderfahrzeug.

Der Bug des TR 08 unterfuhr das Sonderfahrzeug, welches dann wie eine Stanze in die erste Fahrzeugsektion eindrang und diese völlig zerstörte.“

Feststellungen des Untersuchungsberichts zu den Unfallursachen des vorstehend beschriebenen Unfallhergangs werden unten zu Punkt 6 wiedergegeben.

4. Ergebnisse der Zeugenvernehmungen, Sachverständigenanhörungen sowie Auszüge aus den beigezogenen Akten und sonstigen Unterlagen zu den einzelnen Fragekomplexen des Untersuchungsauftrages

4.1. Zum Fragekomplex Nr. 1 („ob und inwieweit es Fehlverhalten oder Organisationsdefizite oder konkrete Informationsdefizite, die strukturelle Ursachen haben, im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) bzw. in seiner untergeordneten Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowie in der von der Landesbehörde beauftragten Kontroll- und Überwachungsinstanz TÜV Arbeitsgemeinschaft Versuchsanlage Emsland (TÜV-ARGE) im Zusammenhang mit der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) seit Januar 1998 bis einschließlich 24.11.2006 gegeben hat, und zur Klärung, ob und wenn ja, wie sich dies ggf. auf die Betriebsgenehmigungen und die Betriebspraxis der TVE durch die Betreiber der TVE, der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) und DB-Magnetbahn-AG, insbesondere in Bezug auf die Sicherheitsauflagen, die Betriebsüberwachung und den faktischen Betrieb der Versuchsanlage seit 1998 ausgewirkt hat“)

4.1.1. Grundstrukturen bei den beteiligten Behörden und der TÜV-Arge

4.1.1.1. Organisationsaufbau und Informationswege

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt⁷²:

Der **Zeuge Dr. Fischer** hat angegeben, er sei seiner Erinnerung nach in den Jahren seiner Amtszeit als Wirtschaftsminister insgesamt, insbesondere aber in den Jahren 1998 bis 2000, nie mit genehmigungs- oder aufsichtsrechtlichen Fragen des Transrapid befasst gewesen, sondern nur mit verkehrspolitischen und industriepolitischen Fragestellungen. Er habe den Eindruck gehabt, dass die Organisation der Landesstraßenbaubehörde leistungsfähig und nicht defizitär gewesen sei und eine ausreichende Kommunikation zwischen der Landesbaubehörde und dem Ministerium bestanden habe. Ihm sei kein Vorfall in Erinnerung, bei dem das Informationssystem in seinem Amtsbereich während seiner Amtszeit nicht funktioniert habe.

Die **Zeugin Dr. Grote** hat ausgesagt, sie habe während ihrer Amtszeit als Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium von November 1998 bis März 2003 regelmäßige Gespräche mit dem Referat im Ministerium und der Führung des Landesamtes gehabt. Mit dem Thema Betriebsgenehmigungen sei sie ihrer Erinnerung nach nicht befasst gewesen, dies sei nie ein Thema auf der Hausleitungsebene gewesen. Auch mit Entwicklungsfragen zu Sicherheitssystemen und Sicherheitsaspekten oder überhaupt technischen Fragen sei sie nie befasst gewesen. Im Ministerium habe es ihrer Erinnerung nach keine festen Regeln gegeben, wann irgendwelche Vorfälle auf der Transrapidstrecke nach oben gemeldet werden mussten. Sie habe keinen Bedarf gesehen, organisatorische Änderungen an der jahrelangen Übung zu veranlassen.

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat erklärt, bis zu seinem Ausscheiden als Staatssekretär im Wirtschaftsministerium im Herbst 1998 habe er sich mit dem Thema Transrapid nicht ausführlich beschäftigt, insbesondere nicht mit Sicherheitsfragen. Er erinnere sich allein an Diskussionen über Finanzierungsfragen, z. B. in welchem Umfang sich Land, Bund und Betreiberkonsortium mit Mitteln beteiligen würden. Er könne sich nicht erinnern, dass ihm Protokolle über Arbeitskonferenzen auf der TVE vorgelegt worden seien. Er und sein Ministerium seien der Meinung gewesen, dass in der Landesbehörde die Fachkompetenz vorhanden gewesen sei und Fragen mit der Abteilung 4 als zuständiger Fachabteilung diskutiert und erörtert worden seien. Es könne nur sein, dass außerordentliche Vorkommnisse und grundlegenden Veränderungen über die Abteilung an den Minister und Staatssekretär herangetragen würden. Er könne sich nicht daran erinnern, dass es Anweisungen gegeben habe, alles zu melden.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat angegeben, es habe in ihrer Amtszeit als Wirtschaftsministerin vom Dezember 2000 bis zum März 2003 gerade mit dem Schienenreferat im Ministerium einen ausgesprochen intensiven, kontinuierlichen fachlichen Austausch gegeben. Die dortigen Mitarbeiter wie auch in den nachgeordneten Behörden hätten ihrer Auffassung nach zu den absoluten Leistungsträgern gehört. Sie habe keinen Grund anzunehmen, es seien irgendwelche Informationen nicht pflichtgemäß ausgewertet und weitergegeben worden, zumal es entsprechende Berichtswege und regelmäßige Besprechungen gegeben habe. Bei der Amtsübergabe auf sie habe es keinen besonderen Hinweis auf das Thema Transrapid gegeben. Im Rahmen ihrer Amtsübergabe auf Herrn Minister Hirche habe keine Notwendigkeit bestanden, auf mögliche Organisationsveränderungen hinzuweisen.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat ausgesagt, als Geschäftsführer der TÜV Rheinland InterTraffic GmbH könne er zum Informationsfluss innerhalb des Landesamtes nichts sagen. Ansprechpartner des TÜV sei die Behörde gewesen, nicht der Minister. Er persönlich habe vielleicht zweimal im Jahr Kontakt mit dem Niedersächsischen Landesamt gehabt. Es habe eine sehr enge Kommunikation stattgefunden. Die Behörde habe keine formalen oder inhaltlichen Vorgaben dazu gemacht, welche Aspekte der Technologie zu begutachten oder zu testen seien.

Der **Zeuge Hirche** hat erklärt, er habe sich als Wirtschafts- und Verkehrsminister bis zum Unfallzeitpunkt mit dem Thema Transrapid immer nur unter verkehrs- und industriepolitischen

⁷² Grundsätzlich werden die Aussagen von Sachverständigen und Zeugen in der Reihenfolge ihrer Vernehmung wiedergegeben.

Aspekten befasst. Bis zum Unfallzeitpunkt seien von der Landesbehörde und vom zuständigen Fachdezernat keine Informationen über sicherheitsrelevante Vorfälle auf der Transrapid-Strecke, Aufsichtsfragen oder Genehmigungsfragen an ihn herangetragen worden. Er habe an keinen Gesprächen teilgenommen, bei denen es um Sicherheitsfragen des Transrapid gegangen sei. Er sehe es als sachlich gerechtfertigt an, dass die Mitarbeiter seines Ministeriums ihm frühere Vorfälle auf der TVE nicht vorgelegt hätten. Im Augenblick stelle es sich ihm subjektiv so dar, dass die Dokumentationslage im Ministerium über frühere Vorfälle nicht ausreichend gewesen sei. Dies habe aber „null zu tun“ mit einer Sicherheitslücke in irgendeinem Zusammenhang, denn die fehlende schnelle Meldung nach dem Unfall über Vorgänge, die Jahre zurücklagen, habe mit der Sicherheitsfrage selbst nichts zu tun. Seit seiner Amtsübernahme im März 2003 sei keinerlei Veränderung der Organisation und der Wahrnehmung der Aufgaben in Bezug auf den Transrapid erfolgt. Die Handhabung durch Landesbehörde und TÜV sei eine durchgehende Praxis mehrerer Regierungen gewesen, die auch aus heutiger Sicht trotz des Unfalls nicht zu beanstanden sei. Nach seiner Kenntnis seien die Fragen der Betreiberschaft und der Überprüfung der Betriebsvorschriften im Kabinett nie Gesprächsthema gewesen. Er begrüße es, dass der Zeuge Harnacke über den Umfang seiner Aufgaben hinaus an wesentlichen Konferenzen zur TVE teilgenommen habe. Als Minister könne er nur das vortragen, worüber ihm persönliche Informationen vorliegen. Nach dem Unfall hätte er nach dem Stand seiner Informationen berichtet und habe dabei festgestellt, dass ihm die Information zu dem Glatteisunfall erst während der Sitzung zur Dringlichen Anfrage gegeben worden sei.(PUA, 05.02.07, S. 7)

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, er sei in seiner Funktion als Staatssekretär mit der Thematik Transrapid vom März 2003 bis zum 22.09.2006 nicht einziges Mal überhaupt befasst worden. Er habe an der Zuständigkeit der Landesbehörde für Straßenbau als Genehmigungsbehörde nie einen Zweifel geäußert und halte es auch für sachgerecht und richtig geregelt. Er habe auch keinerlei Anlass gehabt, anzunehmen, dass die Organisation in irgendeiner Weise Not leidend oder die Arbeitsteilung zwischen Ministerium, Landesbehörde oder den mit der Wahrnehmung der Aufgaben befassten Menschen nicht in Ordnung sein könnte. An dieser Organisation, der Kompetenzverteilung und den Verantwortlichkeiten habe sich im Ministerium seit der Regierungsübernahme nicht geändert. Er sei erst nach dem Unglück darüber unterrichtet worden, dass es einmal Meinungsverschiedenheiten zwischen dem EBA und der Landesbehörde über die Übernahme der Genehmigungsaufgabe gegeben habe. Die von ihm angestellte Überlegung, nach dem Unfall den Landesrechnungshof einzuschalten, habe nichts mit einer Kritik an der Arbeit des Landesamtes oder an dem Informationsfluss von dort zu tun. Er habe durch den Landesrechnungshof vielmehr prüfen lassen wollen, ob die vorliegende Organisation unter der Einbindung des Ministeriums richtig oder zu verbessern sei. Seiner Meinung nach gehörten alle Vorgänge, die sicherheitsrelevant seien, auf den Tisch der aufsichtsführenden Behörde. Ab einer bestimmten Intensität müsse es auf den Tisch des Staatssekretärs.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, das Eisenbahnbundesamt - dessen Präsident er seit dem 22.05.2003 sei - habe im Bereich der Fragen des Beweisbeschlusses Nr. 1 keine Zuständigkeiten und keine Kenntnisse. Er könne keine Aussagen zu Einzelheiten des Informationsaustausches zwischen der Versuchsanlage und dem EBA machen.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, für ihn - ab 2001 Referent beim Eisenbahn-Bundesamt - sei sein einziger Ansprechpartner im Landesamt der Zeuge Harnacke gewesen. Mit Vertretern aus dem Niedersächsischen Wirtschaftsministerium habe er keinen Kontakt gehabt.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, er sei zuständiger Dezernent im Landesamt bzw. der NLStBV gewesen. Nach dem VersuchsanlagenG habe er bzw. seine Behörde nur vor der ersten Inbetriebnahme die Betriebsvorschriften zu genehmigen und sonst keinerlei Aufsicht über die Versuchsanlage, auch keine Aufsicht über die Einhaltung der Betriebsvorschrift und keine Überwachung. Die Genehmigung habe er der DB Magnetbahn GmbH als Eigentümerin erteilen müssen, auch wenn die IABG den Betrieb im Auftrag des Eigentümers gemacht habe. Die internen Vertragsverhältnisse zwischen DB Magnetbahn GmbH bzw. MVP und der IABG habe er nicht gekannt. Er habe von seinen Amtsvorgängern übernommen, dass von Gutachtern die

Einhaltung der Betriebsvorschriften überwacht werden musste. Nur insoweit habe eine Weisung bestanden. Die Betreiber hätten sich die Gutachter nicht selber aussuchen können, sondern er habe vorgeschrieben, wer benannter Gutachter sei. Zusätzlich habe er Gespräche zwischen Eigentümern, Betriebsleitern, Gutachtern - sowie später auch dem EBA - und sich selber eingeführt. In diesen Gesprächen seien alle Probleme offen diskutiert worden, teilweise auch kontrovers, und dann seien Entscheidungen getroffen worden. Außerdem sei er über laufende und geplante Änderungen der Versuchsanlage informiert worden. Er habe Abnahmeniederschriften für neue Fahrzeuge, z. B. das Fahrzeug TR 08, und für die Betriebsleitertechnik mit unterzeichnet. Sonderfahrzeuge habe früher nur der TÜV abgenommen, später auch er selber. Über besondere Vorkommnisse auf der TVE habe er das Wirtschaftsministerium kurzfristig jeweils fernmündlich informiert, im Regelfall das zuständige Referat bei Besprechungen oder fernmündlich in unregelmäßigen Abständen, bei Bedarf auch schriftlich. Konkret seien seine Ansprechpartner im Ministerium hauptsächlich der Zeuge Bannow und später ein Herr Marxen gewesen, Referatsleiter sei seit zwei oder drei Jahren der Zeuge Menn. Im Schnitt habe er einmal pro Monat mit dem Ministerium telefoniert, manchmal auch dreimal an einem Tag. Über die Telefonate gebe es keine Notizen in den Akten. Alle Vorfälle auf der TVE, die er später einmal in einem Vermerk zusammengefasst habe, habe er jeweils telefonisch dem zuständigen Referat fernmündlich gemeldet. Bei dem Glatteisunfall habe er als erstes seine Präsidentin im Haus informiert und umgehend das Ministerium angerufen. Er sei - glaube er - zwei Tage nach dem Glatteisunfall in Lathen gewesen und habe besprochen, ob die Betriebsvorschrift zu ändern sei. Mitte Januar habe er dann ein Schreiben der IABG bekommen, dass nicht die Betriebsvorschrift aber die Verfahrens- und Arbeitsanweisungen zu ändern seien und das Personal zu schulen sei. Ein Berichtsdefizit im Verhältnis zum Ministerium sehe er nicht; durch sein Schreiben vom 16.10.2006 an den Betreiber sei als Einziges hinzugefügt worden, dass jetzt der Minister persönlich oder das Wirtschaftsministerium informiert werden wollte. Nach dem Unfall habe er keinen Grund gesehen, die bis Ende 2008 erteilte Genehmigung zurückzunehmen, weil im Moment sowieso nur mit Radfahrzeugen auf dem Fahrweg gefahren werden dürfe. Wenn es neue Erkenntnisse gebe, könnten auch entsprechende Auflagen erlassen, der Betrieb eingestellt oder die Genehmigung zurückgezogen werden. Er habe in die Genehmigung extra den Vorbehalt hineingeschrieben, dass sie jederzeit aus Gründen der Sicherheit zurückgezogen werden könne. Er habe nicht die gesamte Technik beurteilen können, sondern hätte sich auf „seine“ Gutachter verlassen müssen. Der TÜV habe als Einziger beurteilen können, wie die Anlage sicher betrieben werden könne. Auch nach dem Unfall habe er keine Zweifel am TÜV und der ordnungsgemäßen Aufgabewahrnehmung. Die Betriebsleiter der IABG seien unheimlich kritische Menschen, die sehr verantwortungsbewusst seien und alles infrage gestellt und hinterfragt hätten. Am Unfalltag hätten nicht der Betriebsleiter und seine Stellvertreter falsch gehandelt, sondern da hätten Leute, die irgendwas machen sollten, das nicht gemacht.(17. öff. Sitzung, S. 10-12, 25 und 30)

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, er sei seit 2001 Referatsleiter des Referats „Schiene, Öffentlicher Personennahverkehr“ im MW, davor stellvertretender Referatsleiter. Überwiegend habe nicht er persönlich, sondern hätten seine Mitarbeiter den Kontakt mit dem Zeugen Harnacke gehabt. Über einzelne Vorfälle oder Störungen auf der TVE in den Jahren vor dem Unglück - wie etwa den Vorfall mit dem Werkstattwagen - sei er persönlich nicht unterrichtet gewesen. Er könne aber nicht ausschließen, dass seine Mitarbeiter durch die Landesbehörde unterrichtet worden seien. Eine Meldung an seine Mitarbeiter halte er für ausreichend, solange es nicht um gravierende Vorfälle gegangen sei, bei denen etwa Menschen verletzt worden wären oder aber beispielsweise vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt worden wäre. Schriftliche Vorlagen an das Ministerium über Vorfälle und Störungen habe es seiner Kenntnis nach nicht gegeben. Über den Glatteisunfall sei kein Vermerk gemacht worden, das sei auch nicht üblich. In der Regel entscheide der jeweilige Mitarbeiter eigenverantwortlich, wann ein Vermerk angelegt werde und wann nicht. Anlass, über eine andere Organisations- oder Bearbeitungsstruktur nachzudenken, habe es in seiner Zeit nicht gegeben. Die Berichtswege vor dem Unglück halte er für ausreichend. Sie hätten seiner Ansicht nach funktioniert.

Nach dem Unfall habe Staatssekretär Werren ihn angerufen und ihm mitgeteilt, er habe gehört, es habe auch schon vorher einen Unfall gegeben und Herr Menn möge der Sache nach-

gehen. Er habe aber in den Unterlagen im MW dazu nichts gefunden und deshalb bei Herrn Harnacke danach gefragt.“ (PUA, 22.02.07, S.28)

Der **Zeuge Bannow** hat erklärt, er sei von November 2001 bis April 2005 der zuständige Referent im Referat 44 im Wirtschaftsministerium gewesen. Im Landesamt für Straßenbau habe die Zuständigkeit die ganze Zeit bei dem Zeugen Harnacke gelegen. Der Zeuge Harnacke habe ihn über den damaligen Glätteisunfall telefonisch informiert gehabt. Einen Vermerk darüber habe er nicht angelegt gehabt. Aus damaliger Sicht sei der Sachschaden gering gewesen. Ob ihm der Zeuge Harnacke weitere Fälle gemeldet habe, z. B. einen Vorfall mit einer herunterhängenden Klappe, könne er nicht mehr genau sagen. Er habe die Fälle im Nachhinein im Rahmen des Aktenstudiums gelesen, könne sich aber nicht recht erinnern. Es habe keine feste Regelung dazu gegeben, welche Vorfälle im Hause weiterzuleiten gewesen seien und welche nicht. Das sei stets in das Ermessen des einzelnen Mitarbeiters gestellt gewesen. Es sei nicht üblich gewesen, dass der Zeuge Harnacke seine Änderungswünsche als Ingenieur mit ihm abgestimmt habe. Zur Vorbereitung eines Besuches des Ministerpräsidenten auf der TVE habe es eine Anforderung aus der Staatskanzlei gegeben, den Sachstand mitzuteilen. Das habe er auch getan und dazu den Sachstand aufgeführt, eine kurze Historie der TVE und was dort im Moment passiere. Diesen Vorbereitungsvermerk habe er nicht für so wichtig gehalten, dass er ihn dem Zeugen Menn als Referatsleiter hätte vorlegen müssen. Eine Rückmeldung zu dem Vermerk habe er nicht erhalten. Er habe auch über andere Vorfälle keine schriftlichen Vermerke angefertigt.(PUA, 22.02., S.5)

Der **Zeuge Jerratsch** hat angegeben, sein Tätigkeitsfeld sei seit 1998 in unterschiedlichen Positionen bei der Deutschen Bahn die Betriebsleittechnik, also die Steuerung, Überwachung und Sicherung von Zügen, der Magnetbahn. Gutachter hätten für die TVE nicht ihm zugearbeitet, sondern der zuständigen Behörde. Zuständige Behörde sei „das NAW“⁷³ gewesen. Während seiner Tätigkeit habe er keinen Kontakt mit Mitarbeitern des Landesamtes oder des Wirtschaftsministeriums gehabt.

Zusammengefasst haben die Zeugen also ausgesagt, Sicherheitsfragen seien innerhalb der Behörden grundsätzlich allein durch den Zeugen Harnacke aus der NLStBV bearbeitet worden, der auch an Gesprächen zwischen Gutachtern und Betreiber teilgenommen habe (sog. „Harnacke-Gespräche“⁷⁴) und in unregelmäßigen Abständen dem zuständigen Referat 44 im MW - häufig mündlich - berichtet habe, z. B. auch über den sog. Glätteisunfall. Minister- oder Staatssekretärs-Ebene hätten Sicherheitsfragen bis zu dem Unfall nicht erreicht. Grundlegende Veränderungen in der Organisations- und Informationsstrukturen der Behörden habe bis dahin niemand als erforderlich angesehen. Bei Herrn Harnacke sind häufig Informationen im Zusammenhang mit der TVE bearbeitet worden, ohne dass Sie an das MW oder den Minister gelangten. Er ist auch davon ausgegangen, dass es sich bei den Gutachtern des TÜV um „seine“ Gutachter gehandelt habe. Herr Harnacke ging davon aus, dass der TÜV seine Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehme und der Betriebsleiter der IABG sehr verantwortungsbewusst sei, der alles infrage gestellt und hinterfragt hätte. Er habe nicht falsch gehandelt.

Zur Frage eines möglichen Organisationsverschuldens wird noch auf den weiter unten stehenden Punkt 4.9., zur Tätigkeit des Ministers bzw. des Ministeriums als Aufsichtsbehörde auf den Punkt 4.11. und zu den Informationswegen (insbesondere nach dem Unfall) auf den Punkt 4.12. hingewiesen.

4.1.1.2. Personelle Ausstattung

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes angegeben:

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat ausgesagt, zur expliziten Personalstärke der im Landesamt mit dem Transrapid befassten Personen könne sie nichts sagen.

⁷³ Welche Behörde der Zeuge mit „das NAW“ gemeint hat, blieb unaufgeklärt.

⁷⁴ Über diese Gespräche wurden Protokolle erstellt, sog. „Harnacke-Protokolle“.

Der **Zeuge Hirche** hat erklärt, nach seinen heutigen Informationen seien in der Landesbehörde zwei Personen mit dem Transrapid beschäftigt. Es gebe keine Personalanforderungen aus der Landesbehörde in Richtung Ministerium. Er denke, dass das von dem Zeugen Harnacke dargestellte Arbeitsvolumen (von 0,06 Personalstellen) für dessen Aufgaben ausreichend gewesen sei, weil es ja auch eine Schnittangabe gewesen sei und die Dienste des TÜV dazuzurechnen wären.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, ihm sei nicht bekannt gewesen, dass die von dem Zeugen Harnacke für seine Tätigkeiten im Zusammenhang mit der TVE erforderliche Zeit mit 0,06 Personalstellen angegeben worden sei.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, im EBA seien zur Zeit drei Personen ausschließlich mit dem Planfeststellungsverfahren in München befasst, weitere vier Personen seien ebenfalls zu 100 % für die Magnetbahn zuständig und weitere drei Personen seien sog. Splitterköpfe, bei denen jeweils spezielles Wissen nachgefragt werde. Konkret geplante Personalzahlen für den Fall der Übernahme der Verantwortung für die TVE durch das EBA habe es noch nicht gegeben, nur erste Abschätzungen.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, es sei im weitesten Sinne richtig, dass es im EBA sieben Fachleute für Magnetschwebetechnik und noch etwa drei zusätzliche gebe.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, der Aufwand für die einzelnen Genehmigungen sei unterschiedlich gewesen, je nachdem, wie viel in der entsprechenden Betriebsvorschrift geändert worden sei. Ihm seien keine Vorgaben über bestimmte Stundenzahlen gemacht worden, sondern es sei um die Erledigung der Aufgaben gegangen. Wenn in den Akten etwas von 0,06 P(ersonalstellen) stehe, so sei das sein Aufwand in dem Jahr für die Genehmigung der Betriebsvorschrift gewesen. Er glaube, im Jahr 2005 habe er 12,5 % gehabt, weil da eben mehr zu tun gewesen sei. In der Größenordnung habe das immer um die 10 % gelegen. Wenn man diese Zahl mit vom EBA angedachten ca. 1,5 Personen für Aufsicht und Genehmigung vergleiche, müsse man aus seiner Sicht die TÜV-Gutachter „draufaddieren“, weil das EBA ganz klar vorgehabt habe, Tätigkeiten des TÜV durch eigene Tätigkeiten zu ersetzen.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, ihm sei bekannt, dass der Zeuge Harnacke die Wahrnehmung seiner Aufgabe mit 0,06 Personalstellen beziffert habe. Dies sei ihm damals sogleich aufgefallen und er habe die Zahl für sehr niedrig gehalten. Das könne nach seiner Wahrnehmung und der seiner Mitarbeiter nicht alles sein, was der Zeuge Harnacke gemacht habe. Wichtig sei aber nicht die Zahl gewesen, sondern dass und wie nach eigener Beobachtung die Arbeit bei der Landesbehörde durchgeführt worden sei.

Der **Zeuge Bannow** hat erklärt, der von dem Zeugen Harnacke mit 0,06 Personalstellen angegebene Zeitaufwand klinge ihm sehr wenig. Ihm sei aber nicht wichtig erschienen, wie man „Pi mal Daumen“ die Arbeitsbelastung und die Stellenanteile auf dem Arbeitsplatz einschätze. Für ihn sei entscheidend gewesen, wie der Zeuge Harnacke seine Tätigkeit ausführe. Insofern sei er überzeugt gewesen, dass der Zeuge Harnacke das in der richtigen Weise und mit der richtigen Sorgfalt gemacht habe. Wie viele Stellenanteile der Zeuge Harnacke dafür brauche, sei für ihn zweitrangig gewesen. Die Aufgabe, für eine funktionierende und allen Sicherheitsaspekten gerecht werdende Genehmigung der Betriebsvorschriften Verantwortung zu tragen, habe der Zeuge Harnacke seiner Ansicht nach immer vollständig erfüllt gehabt.

Zusammengefasst haben die Zeugen angegeben, ein von dem Zeugen Harnacke in einem Vermerk dargelegtes Arbeitsvolumen von 0,06 Personalstellen für die TVE beziehe sich auf ein konkretes Jahr und erscheine eher wenig. Anforderungen von weiterem Personal durch die NLStBV seien nicht erfolgt. Bei einem Vergleich mit den vom EBA für den Fall der Übernahme der Verantwortung für die TVE angedachten Personalzahlen sei zu beachten, dass die Zahlen des EBA noch nicht konkret gewesen seien, und dass zu dem Arbeitsvolumen des Zeugen Harnacke auch noch die Arbeiten der TÜV-Arge hinzuzurechnen wären.

4.1.1.3. Stellung und Tätigkeiten der TÜV-Arge

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Sachverständige Prof. Dr. Siefer**, Leiter des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Leibniz-Universität Hannover, hat erklärt, er wisse nicht, was der TÜV gegenüber der Genehmigungsbehörde kommuniziert habe.

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat angegeben, er habe beim TÜV Nord seit 1985 die Aufgabe des Federführers für die TÜV-Arge und die TVE übernommen. Der TÜV habe zu den vom Betreiber gefertigten Entwürfen der Betriebsvorschrift Stellung genommen und - nach kleineren oder größeren Einwendungen -, sein Okay gegenüber der Genehmigungsbehörde gegeben. Es habe durch die Genehmigungsbehörde initiierte Besprechungen gegeben, bei denen Betreiber, Gutachter, Genehmigungsbehörde und auch das Eisenbahnbundesamt dabei gewesen seien. Dort seien konkrete Probleme und Erfolge zeitnah besprochen worden. Der TÜV habe immer sozusagen die Unterstützung der Landesbehörde gehabt. In den Verträgen zwischen TÜV und Betreiber sei eine Pflicht des TÜV festgelegt worden, von sich aus der Landesbehörde gegenüber zu berichten. Die Prüfung auf Einhaltung der Betriebsvorschrift sei vom Umfang her keinesfalls die Haupttätigkeit des TÜV, sondern eher eine - im Verhältnis zur technischen Beurteilung von geänderten Anlagen - untergeordnete Tätigkeit gewesen. Eine solche Prüfung habe jährlich einmal stattgefunden und ca. fünf bis sechs Stunden gedauert. Festgelegte Kontrollrhythmen für die Prüfung der Einhaltung der Betriebsvorschrift habe es nicht gegeben und gebe es nicht, sodass er selbst nach eigenem Verständnis und nach anderer Erfahrung einen jährlichen Rhythmus bestimmt habe. Diese Prüfintervalle halte er auch im Nachhinein weiter für ausreichend. Im Jahr 2005 habe es keine gesonderte Prüfung der Einhaltung der Betriebsvorschriften gegeben, weil seine Kollegen vom TÜV Rheinland ab Ende 2003 bis zur Gültigkeit der neuen Betriebsvorschrift zusammen mit technischen Prüfungen auch die Prüfung auf die Einhaltung der Betriebsvorschriften geleistet hätten. Die Prüfung der Technik schließe die Prüfung auf Einhaltung der Betriebsvorschrift mehr als ein. Vom Eisenbahnbundesamt seien seiner Erinnerung nach in Besprechungen keine Sicherheitsrisiken präzisiert worden. Bei seinen Prüfungen habe er die Eintragungen in den Büchern außerhalb des Leitstandes überprüft, um die Kollegen dort nicht zu stören. Jeden einzelnen Punkt seiner Ergebnisse habe er mit dem Betriebsleiter durchgesprochen. Der Betriebsleiter habe ihm dann genannt, auf welche Weise er die angesprochenen Dinge umsetzen wolle. Er habe nie den Betrieb einen ganzen Tag und auch nicht morgens bei Betriebsaufnahme geprüft (19. PUA, 01.03.2007, S. 8.) und habe sich etwa eine halbe Stunde in der jeweiligen Besuchszeit im Leitstand aufgehalten.“(S.6)

Der **Zeuge Stürwold** hat ausgesagt, er habe beim damaligen TÜV Hannover federführend die sicherheitstechnischen Begutachtung des Bauvorhabens im Emsland bis 1985 gemacht und dies dann an den Zeugen Dr. Knigge abgegeben. Er sei aber zunächst weiterhin als Abteilungs- und Bereichsleiter für diesen Bereich verantwortlich gewesen und habe dann seit 2000 beruflich keine direkte Verbindung mehr mit der TVE. Es sei ein Vertrag zwischen dem Betreiberkonsortium und der TÜV-Arge geschlossen worden, worin in erster Linie festgelegt sei, dass der TÜV als Gutachter für die Genehmigungsbehörde tätig sein solle. Nachdem die ersten Betriebsvorschriften erstellt worden seien - das sei 1983 gewesen - habe die Genehmigungsbehörde die Frage gestellt, ob nicht mehr getan werden müsse, als im Versuchsanlagengesetz stehe, und ob nicht auch darauf geachtet werden müsse, dass die Betriebsvorschriften eingehalten werden. Dann sei 1983 ein zweiter Vertrag mit dem Betreiberkonsortium geschlossen worden, in dem gestanden habe, dass der TÜV beauftragt werde, die Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften durchzuführen. Die Bezahlung sei durch das Konsortium erfolgt, das gesamte Berichtswesen aus der Genehmigungsbehörde heraus gelaufen. Insoweit sei die TÜV-Arge als Gutachter der Genehmigungsbehörde tätig. Die TÜV-Arge habe es auch so empfunden, dass ein Weisungsrecht von Seiten der Behörde bestehe.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, er sei Projektleiter des TÜV-Rheinland-Anteils in der TÜV-Arge und habe neben der Projektleitung noch bestimmte Aufgaben in Bezug auf mechanische Fragen des Fahrzeugs und der Funktionen, die Fahrwegausrüstung sowie übergeordnete betriebliche, also systemtechnische Fragen. Zurzeit seien beim TÜV Rheinland er persönlich zu 95 % und insgesamt zwei bis drei Mann ständig mit dem Transrapid beschäftigt. Später werde sich das wieder reduzieren. Im Schnitt habe der TÜV Rheinland einen Mann ständig beschäf-

tigt. Die Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften sei in den Vertragswerken der TÜV-Arge mit z. B. der MVP immer mit gemeint, wenn dort allgemein „sicherheitstechnische Begutachtung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland“ stehe. Formal habe es zwischen Ende 2004 und einem neuen Vertrag ab dem 1.7.2006 eine vertragslose Zeit gegeben, weil es zu einem Vertrag mit der DB Magnetbahn eben nicht gekommen sei. Aber es habe keinerlei Unterschiede in den Verfahrensweisen gegeben. Der TÜV habe seine Arbeit wie bis dahin gemacht und sie sei auch von der DB Magnetbahn im Nachhinein vergütet worden. Für eine Prüfung auf Einhaltung der Betriebsvorschriften finde er einmal pro Jahr angemessen, vor allem, wenn man bedenke, dass der TÜV im Rahmen der Prüfung anderer Subsysteme und besonders im Rahmen der Prüfung der BLT 4 ja auch sehr viele Aufgaben wahrnehme, die in die gleiche Richtung gingen.

Der **Zeuge Otto** hat angegeben, er sei seit sieben Jahren bei der TÜV Rheinland InterTraffic GmbH beschäftigt und für die TVE als stellvertretender Projektleiter zuständig. Als er die Überprüfung der betrieblichen Aspekte auf der TVE von dem Zeugen Dr. Knigge ab dem 01.04.2006 übernommen habe, habe er einen halbjährigen Prüfrhythmus vereinbart gehabt. Vor der Überprüfung am 27.07.2006 habe er die grobe Thematik des Prüfungsgegenstandes vorgegeben, damit er vor Ort die entsprechenden Ansprechpartner der IABG vorfinde. Einen Teil habe er aber auch nicht bekannt gegeben, um sich ein gewisses Überraschungsmoment vorzubehalten. Der TÜV Rheinland habe online auf die Originaldaten der sog. Störmeldedatei, die alle Störmeldungen auf der TVE enthalte, zugreifen können. Diese Störmeldungen scanne er regelmäßig monatlich systematisch durch. Außerdem gebe es noch eine sog. Logdatei, in der alle Bedienkommandos protokolliert würden, die die Sicherheitsverantwortung hervorrufen würden; diese Logdatei sei vor Ort in Rechnern abgelegt, auf die der TÜV keinen Fernzugriff habe.

Der Zeuge **Dr. Jansen** hat ausgesagt, der Vertrag für die Prüfungen auf der TVE sei zwischen dem Konsortium und der TÜV-Arge geschlossen worden mit Wissen und Billigung der Aufsichtsbehörde. Das Arbeitsvolumen sei über die Jahre gesehen unterschiedlich gewesen. Im Mittel seien es größenordnungsmäßig 300 000 bis 500 000 Euro gewesen, wobei ein Mannmonat 160 Stunden habe und der Stundensatz 120 Euro betrage. Wo das Geld herkomme, habe keinen Einfluss auf die gutachterlichen Aussagen des TÜV. Der TÜV habe die Aufsichtsbehörde regelmäßig über Vorkommnisse und über den Stand der Dinge informiert. So viel er wisse, sei jedes außergewöhnliche Vorkommnis gemeldet worden. Der TÜV sei sozusagen Verwaltungshelfer der Aufsichtsbehörde gewesen, aber ohne rechtsgeschäftliche Beziehung. Der TÜV sei gutachterlich für das Landesamt tätig. Es habe eine sehr enge Kommunikation stattgefunden. Die Behörde habe keine formalen oder inhaltlichen Vorgaben dazu gemacht, welche Aspekte der Technologie zu begutachten oder zu testen seien.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, er sei von 2001 bis 2005 Geschäftsführer der MVP gewesen, danach Leiter der Abteilung Instandhaltung und TVE in der DB Magnetbahn GmbH. Der TÜV sei zeitweise für mehrere Tage am Stück auf der Anlage gewesen, manchmal im Zwei-Wochen-Rhythmus und manchmal längere Zeit nicht, wenn z. B. vier Monate lang überhaupt keine Fahrpläne auf der Strecke durchgeführt wurden. Zur regelmäßigen Überprüfung der Einhaltung der Betriebsvorschriften gebe es ein Einzelgutachten, das einmal im Jahr erstellt werde. Im Jahr 2005 habe es keinen Prüfbericht gegeben, der mit „Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften“ titulierte gewesen wäre; es habe aber im Jahr 2005 sehr viele sicherheitsrelevante Modifikationen auf der TVE gegeben, die auch Auswirkungen auf die Arbeits- und Verfahrensanweisungen gehabt hätten und die dann in dieser Form durch den TÜV erledigt worden seien. Eine Prüfung des Ablaufs im Leitstand im Jahr 2005 sei ihm nicht erinnerlich. Das aktive Tätigwerden des TÜV sei seiner Auffassung nach ausreichend gewesen.

Der **Zeuge Strauch** hat angegeben, er sei Fahrdienstleiter bei der IABG. Der Zeuge Dr. Knigge vom TÜV sei auf dem Leitstand gewesen und habe sich zumeist die Betriebsbücher angesehen. Als Prüfung habe er das nicht empfunden.

Der **Zeuge Rebentisch** hat ausgesagt, er sei seit 1998 im Projekt Magnetschwebebahn im EBA und habe dort seit April 2000 die Leitung. Ihm sei bei seinen Besuchen auf der TVE in kleinster Weise aufgefallen, dass der TÜV dort nicht vernünftig geprüft hätte.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, er habe von seinen Vorgängern übernommen, dass von Gutachtern die Einhaltung der Betriebsvorschriften überwacht werden musste. Nur insoweit habe eine Weisung bestanden. Der Zeuge Stürwold, nach dessen Angaben die TÜV-Arge ein Weisungsrecht von Seiten der Behörde empfunden habe, sei schon seit 20 Jahren nicht mehr sein Ansprechpartner, und mit ihm habe er so gut wie nie Kontakt gehabt. Die Betreiber hätten sich die Gutachter nicht selber aussuchen können, sondern er habe vorgeschrieben, wer benannter Gutachter sei. Sonderfahrzeuge habe früher nur der TÜV abgenommen, später auch er selber. Er habe damals wie jetzt keine Zweifel daran, dass der TÜV seine Aufgaben ordnungsgemäß mache bzw. gemacht habe und zuverlässig sei. Über die Verträge zwischen TÜV und Betreiber habe er im Einzelnen keine Kenntnisse gehabt. Ihm habe es gereicht, zu wissen, dass die Arbeit d. h. die Begutachtung gemacht worden sei. Für ihn sei ganz klar gewesen, dass der TÜV unabhängig sei und unabhängig arbeite und er deshalb nicht einzugreifen brauche. Eine Plausibilitätsprüfung der Gutachten des TÜV habe er nicht vorgenommen, weil dies ohne Einstellung von Fachleuten nicht möglich gewesen wäre. Er habe die Gutachten des TÜV immer als Entscheidungsgrundlage gesehen. Es sei ihm bewusst gewesen, dass der Gutachter bei der Prüfung der Einhaltung der Betriebsvorschrift stichprobenweise prüfe. Die Auswahl habe er dem Prüfer überlassen. Er habe gewusst, dass die Überprüfung ungefähr einen Tag dauere, aber nicht, dass auf dem Leitstand ungefähr eine halbe Stunde geprüft worden sei. Im Jahr 2005 habe es keinen besonderen Prüfbericht über die Einhaltung der Betriebsvorschrift gegeben. Er habe diese Entscheidung des Gutachters akzeptiert, weil dieser „viele, viele Ortstermine“ zur Neuimplementierung der BLT in den Jahren 2003 bis 2005 gemacht, viele Tage lang den Betrieb beobachtet und viele Überprüfungen durchgeführt habe. Als der Zeuge Otto die Prüfung übernommen und gesagt habe, er wolle in Zukunft statt einmal pro Jahr zweimal pro Jahr prüfen, sei er einverstanden gewesen.

Der **Zeuge Menn** hat angegeben, eine Prüfung der nicht bundeseigenen Eisenbahnen durch das EBA erfolge bei Eisenbahnen mit Personenverkehr alle zwei Jahre und in aller Regel so, dass der Prüfer je nach Aufwand einen Tag oder einen halben Tag vor Ort sei und prüfe.

Der **Zeuge Jerratsch** hat ausgesagt, gegenüber dem TÜV habe es keine Vorhaltungen gegeben. Gutachter hätten „im Auftrag der Landesbehörde“ begutachtet.

Aus den vom TÜV vorgelegten Verträgen geht hervor: Ein schriftlicher Vertrag mit der TÜV-Arge zur Überprüfung der Einhaltung der Betriebsvorschrift war von 2005 bis Ende 2006 nicht vorhanden. Erst im Dezember 2006 (nach dem Unfall) wurde rückwirkend wieder ein Vertrag geschlossen.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** erklärt, dass die TÜV-Arge auf der Basis unterschiedlicher Verträge - teilweise auch in Zeiten, in denen zwischen TÜV-Arge und Betreiber kein schriftlicher Vertrag vorlag - und in unterschiedlichem Umfang Prüfungen auf der TVE vorgenommen habe. Eine gesonderte Prüfung auf Einhaltung der Betriebsvorschriften habe ungefähr einmal pro Jahr stattgefunden, im Jahr 2005 allerdings keine. Welches rechtliche oder tatsächliche Verhältnis zwischen TÜV-Arge, Genehmigungsbehörde und Betreiber bestanden hat - insbesondere wer Auftraggeber für die Überprüfungen durch die TÜV-Arge (gewesen) ist -, haben die Zeugen unterschiedlich wahrgenommen. Der Betrieb ist nie einen ganzen Tag und auch nicht morgens bei der Betriebsaufnahme geprüft worden. Zumindest Herr Dr. Knigge hat sich jeweils lediglich ca. eine halbe Stunde bei Prüfungen des Betriebes im Leitstand aufgehalten.

4.1.2. Eventuelle Anhaltspunkte für Sicherheitsmängel auf der TVE

4.1.2.1. Allgemeines

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Dr. Fischer** hat angegeben, an ihn sei niemand mit der Bitte herangetreten, sich für weitere sicherheitsrelevante Technik auf der TVE einzusetzen.

Die **Zeugin Dr. Grote** hat erklärt, auf irgendwelche Störungen im Betrieb in Lathen oder auf mangelnde Sicherheit sei sie nie aufmerksam gemacht worden.

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat ausgesagt, ihm sei nicht erinnerlich, dass jemand mit dem Hinweis auf Sicherheitsmängel versucht habe, mehr Geld für den Transrapid von ihm zu bekommen.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat angegeben, es habe in ihrer Amtszeit vom Dezember 2000 bis zum März 2003 keinerlei Hinweise auf Sicherheitsmängel oder -defizite auf der TVE gegeben. Soweit der Transrapid Thema im Landtag gewesen sei, könne sie sich nicht erinnern, dass irgendein Sicherheitsaspekt eine Rolle gespielt habe. Gespräche mit dem Landesamt über Sicherheitsdefizite habe es nicht gegeben.

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat erklärt, er selbst habe bei seinen Prüfungen auf Einhaltung der Betriebsvorschriften keine Befunde gehabt, die dermaßen schwerwiegend gewesen wären, dass man den Betrieb hätte einstellen müssen. Bei seinen Prüfungen seien beide Fahrer im Antriebswagen - also in Fahrtrichtung vorn - anwesend gewesen. Auch der Bordtechniker könne sich aufgrund der Anweisungen per Funk ein Bild machen und eventuell entsprechend eingreifen. Er habe die Erklärungen seiner Kollegen vom TÜV Rheinland so verstanden, dass die BLT einschließlich dieser personellen Verantwortung in Ordnung gewesen sei. Er habe nicht erlebt, dass der zweite Leitstandsmitarbeiter regelmäßig Nachfragen z. B. von Besuchern abzuwickeln gehabt habe.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, er sei bei der TÜV Rheinland InterTraffic GmbH als Gutachter in der Bahntechnik tätig, seit dem Jahr 2003 als Anlagenabnahmeprüfer auf der TVE. Er habe in den Jahren 2005 und 2006 jedes Mal, wenn er auf der Anlage gewesen sei, den Betrieb beobachtet und Dutzende Male, wie die Fahrdienstleiter in unterschiedlichen Konstellationen untereinander gehandelt hätten. Er habe in diesem Zusammenhang keine Mängel identifizieren können. Es sei immer militärisch knapp zugegangen und abgelaufen wie ein Uhrwerk. Bisher habe er bei der Wirksamkeit der Überwachung durch den TÜV keine so großen Defizite gesehen, für die Zukunft werde man aber noch Gespräche führen müssen, auch mit der Genehmigungsbehörde. Ihm seien bei der Betriebsleittechnik 4 keinerlei Verfügbarkeits- oder Sicherheitsmängel bekannt. Die BLT 4 sei einer Sicherheitserprobung unterzogen worden. Dabei seien noch drei oder vier sicherheitsrelevante Fehler identifiziert worden, die nicht die TVE, sondern das Projekt Transrapid Schanghai betroffen hätten. Der Betriebsleiter auf der TVE - der Zeuge Steinmetz - habe dem TÜV immer wieder mitgeteilt, die BLT 4 reiche ihm nicht, weil sie ihm nicht sicher genug sei, nur Personalverantwortung und einfache diversitäre Technik seien sicher. Der Zeuge Harnacke habe diese Diskussion mitbekommen und müsse auch auf den Zeugen Steinmetz eingewirkt haben, sonst hätte dieser letztlich die BLT 4 durch eine Niederschrift nicht akzeptiert. Selbstverständlich habe der TÜV am Ende geschlossen, dass der ursprüngliche Dissens für alle so gelöst worden sei, dass ein sicherer Betrieb möglich gewesen sei. Er persönlich habe keine Zweifel gehabt, dass das vorgegebene Regelwerk in Lathen umgesetzt werde. Er habe alle Mitarbeiter der IABG als zuverlässige, sehr motivierte, verlässliche Personen angesehen. Das gehe eigentlich durch alle Reihen. Er sei der Ansicht, dass der Zeuge Metzner eine völlig einwandfreie Persönlichkeit sei und als Betriebsleiter hervorragend arbeite. Er sei immer überrascht gewesen über die hohe Qualität dessen, was die IABG abgeliefert habe. Umso erschütterter sei er darüber, dass es ein solches Szenario an menschlichem Versagen gegeben habe. Das sei für ihn unvorstellbar gewesen. In einem nachgereichten Schreiben vom 10.04.2007 (Anlage zur Niederschrift über den öffentlichen Teil der 23. Sitzung) hat der Zeuge noch mitgeteilt, er wolle klarstellen, dass es keinen massiven Dissens zwischen ihm und dem Zeugen Steinmetz gegeben habe. Der Zeuge Steinmetz habe nur abgelehnt, der BLT 4 die „volle Sicherheitsverantwortung“ zu übertragen. Die Entscheidung darüber, ob die BLT 4 vollumfänglich genutzt werde oder nicht, liege in der Verantwortung des Betriebsleiters.

Der **Zeuge Hirche** hat angegeben, bis zum Unfallzeitpunkt seien von der Landesbehörde und vom zuständigen Fachdezernat keine Informationen über sicherheitsrelevante Vorfälle auf der Transrapid-Strecke, Aufsichtsfragen oder Genehmigungsfragen an ihn herangetragen wor-

den. Er habe an keinen Gesprächen teilgenommen, bei denen es um Sicherheitsfragen des Transrapid gegangen sei. Zweifel an den fachlichen Leistungen des TÜV gebe es aus seiner Sicht nicht.

Der **Zeuge Werren** hat erklärt, es habe sich niemand an ihn gewandt, der bemängelt habe, dass es irgendwelche Sicherheitsmängel gebe oder dass der TÜV möglicherweise seiner Aufgabe nicht gerecht geworden sein könnte.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat ausgesagt, er sei im November 1997 von der Lufthansa zur Deutschen Bahn AG gewechselt, dann zunächst Mitarbeiter einer Stabsabteilung für das Transrapidprojekt Berlin-Hamburg gewesen und seit April 2005 Geschäftsführer der DB Magnetbahn GmbH. Er habe aus seinen Besuchen auf der TVE vor allem in den Jahren 1997 bis 1999 den Eindruck gehabt, dass dort ganz normal, seriös, vernünftig und ingenieurmäßig gearbeitet werde. Ihm habe niemand vermittelt, es bestehe zum Thema Sicherheit auf der Versuchsanlage Handlungsbedarf. Es habe keine Erkenntnisse gegeben, dass der Betrieb auf der TVE unsicher sei. Ihm als Geschäftsführer hätten selbstverständlich Vorgänge auf der TVE gemeldet werden müssen, bei denen man eine Einschränkung in der Betriebssicherheit hätte fürchten müssen. Das gelte aber nicht für normale betriebliche Schäden oder Ausfälle von Komponenten. Nach seinem Kenntnisstand sei die Versuchsanlage in Lathen so betrieben worden, dass der Betrieb sicher gewesen sei und allen Erfordernissen und Genehmigungen entsprochen habe. Er habe aus den Jahren 1997 bis 2000 immer einen sehr kompetenten seriösen Eindruck aus der Leitzentrale gehabt. Den Betriebsleiter, den Zeugen Herrn Steinmetz, habe er als kompetenten, engagierten Ingenieur erlebt, der den Eindruck hinterlassen habe, dass das Sicherheitsverständnis seiner Mitarbeiter für ihn mit das höchste Gut sei.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat angegeben, es habe keine Erkenntnisse darüber gegeben, dass auf der TVE die Sicherheitsvorschriften nicht ordnungsgemäß umgesetzt worden seien. Am 19.02.2004 habe es einen Vorfall gegeben, als bei einem Ausfall der Fz-Ortungssysteme zwar der Antrieb abgeschaltet, aber die Wirbelstrombremse nicht zugeschaltet worden sei. Dieser Vorfall sei gemeinsam mit dem EBA analysiert worden, nach dessen Stellungnahme dieser Fall für die TVE keine Relevanz bezüglich der Sicherheit gehabt habe.

Der **Zeuge Pietzonka** hat erklärt, er sei bei der TRI im Rahmen der Modernisierung auf der TVE von Mitte 2004 bis Ende 2005 tätig gewesen und habe die Nachweise zur Sicherheit zusammenzustellen gehabt. Bei Einführung der Betriebsleittechnik 4 habe es noch eine sog. Zusatzbetriebsleittechnik nur für das Umstellen der Weichen gegeben. Die IABG habe es bevorzugt, diese Zusatztechnik noch auf der Anlage zu belassen, um dort noch eine zusätzliche Sicherheitsebene zu haben.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat ausgesagt, er - seit 1992 Geschäftsführer und seit 2003 geschäftsführender Gesellschafter der IABG - erhalte monatliche Qualitätsberichte von der TVE und daneben Berichte, wenn es im Zusammenhang mit der Sicherheit ein Problem gebe. Ihm seien in der Zeit seiner Zuständigkeit alle Vorgänge gemeldet worden, die auch an die Landesbehörde gemeldet worden seien. Nach solchen Meldungen habe man versucht, die Ursache zu klären, die Folgen zu beheben und darauf Wert gelegt, dass die Maßnahmen ergriffen wurden, die notwendig waren, um für die Zukunft die Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren. So sei z. B. nach dem Glatteisunfall die Arbeitsanweisung ergänzt worden, wie bei solchen Wetterverhältnissen mit diesen Fahrzeugen umzugehen sei. Es sei im Rahmen der Erprobung im Jahr 2004 ein sicherheitsrelevanter Softwarefehler in der BLT 4 gefunden worden. Das sei normaler Betrieb und gerade Aufgabe der IABG gewesen. Nach dem Auffinden des Fehlers sei eine Sperrung der Anlage nicht erforderlich gewesen, weil im Zuge der Erprobung eine sogenannte Zusatzbetriebsleittechnik wirksam gewesen sei, die „nicht und nie“ ausgeschaltet gewesen sei.

Der **Zeuge Steinmetz** hat angegeben, er sei von 1994 bis Juli/August 2006 Betriebsleiter bei der IABG gewesen, und habe die Betriebsleitung dann an den langjährigen Mitarbeiter, den Zeugen Metzner, übergeben. Als die IABG ab dem 01.07.2006 die Eigentümeraufgaben auf der TVE übernommen habe, habe man sich unternehmensintern geeinigt, dass er „die Eigentümeraufgaben vor Ort wahrnehme“. Es sei von internen Stellen der IABG „zigfach“ überprüft worden, wie man mit der Betriebsvorschrift umgehe. Die IABG sei ein zertifizierter Betrieb und

habe ein internes Qualitätsmanagement. Er als Verantwortlicher habe jeder Art von Prüfung zugestimmt, auch wenn er dadurch vielleicht manchmal intern Schwierigkeiten gehabt habe. Solange die BLT 4 vom Betriebsleiter nur bedingt abgenommen war, habe aus Sicht der IABG - entgegen der Sicht der Gutachter und des damaligen Eigentümers - die Zusatzbetriebsleitertechnik der Weichen, des sicheren Antriebsabschaltens und der sicheren Bremsung des Fahrzeuges nicht abgeschaltet werden können. Die IABG habe eine Organisation in drei Ebenen. Unter dem Betriebsleiter seien Fachabteilungen etabliert mit je einem Abteilungsleiter. Die Mitarbeiter, die den Betrieb durchführen, seien den einzelnen Fachabteilungen zugewiesen. Weitere Personen auf dem Leitstand neben den beiden Leitstandsmitarbeitern habe es wegen Sonderaufgaben oder Kontrollen dort häufiger gegeben, aber nur nach Genehmigung durch die Betriebsleitung. Es gebe vier Leitstandsoperatoren, die versetzt arbeiteten entsprechend „den Regeln der Arbeitszeit und des Arbeitsschutzgesetzes usw.“. Wenn diese Personen in Urlaub oder krank seien, werde der Fahrbetrieb verkürzt oder gar nicht durchgeführt. Bei Mehrarbeit habe man die Regeln ganz strikt und konservativ eingehalten. Man achte sehr darauf, die Mitarbeiter nicht über Gebühr zu beanspruchen. Die Fahrdienstleiter seien ganz hochwertige Mitarbeiter, die eine sehr lange Ausbildung bräuchten. Im Hinblick auch auf den Qualifikationsstand dieser Menschen sei nach seiner Erfahrung völlig ausreichend, wie bei der IABG schriftliche und mündliche Anweisungen gehandhabt würden. In den letzten Jahren habe es vom TÜV immer mehr die Vorgabe gegeben, es müssten schriftliche Anweisungen erstellt werden.

Der **Zeuge Metzner** hat erklärt, er sei seit 1984 bei der IABG beschäftigt, seit 1993 als stellvertretender Betriebsleiter und seit August 2006 als Betriebsleiter. Er habe keinerlei Hinweise auf Sicherheitsmängel der TVE gehabt. Sonst wäre er diesen als Betriebsleiter oder stellvertretender Betriebsleiter ganz sicher nachgegangen. Soweit Verbesserungsvorschläge von Mitarbeitern gemacht worden seien, seien realisierbare Vorschläge in jedem Fall umgesetzt worden. Bei allen Terminen des TÜV, an denen die IABG auf Einhaltung der Betriebsvorschriften überprüft worden sei, habe es keine Differenzen zwischen TÜV und IABG gegeben, höchstens kleine Hinweise, die sofort korrigiert worden seien. Er gehe davon aus, dass die Betriebsvorschriften immer eingehalten worden seien. Wann immer er Dienst als Betriebsleiter gehabt habe, sei er im Mittel dreimal während des laufenden Betriebs in den Leitstand gegangen, sei seinen Kontrollpflichten nachgekommen und habe sich an beliebigen Stellen am Betrieb beteiligt, dort beaufsichtigt und Stichproben gemacht. Das Auftreten eines sicherheitsrelevanten Softwarefehlers der BLT 4 in der Testphase sei ganz natürlich gewesen. Es sei Aufgabe der IABG gewesen, diese Fehler aufzudecken und entsprechend zu dokumentieren, sodass diese korrigiert werden konnten. Der Softwarefehler habe auf keinen Fall zu einem schweren Unfall führen können, weil gerade in der Testphase durch zusätzliche, von der BLT unabhängige Technik plus Verfahren in der Personalverantwortung dafür gesorgt worden sei, dass diese Fehler sicher abgefangen wurden.

Der **Zeuge Strauch** hat ausgesagt, es sei nicht ungewöhnlich gewesen, dass mehr Personen als die Normalbesetzung aus zwei Personen auf dem Leitstand gewesen seien. Wenn die anderen Personen zu laut geworden seien, seien diese darauf hingewiesen worden. Er habe auch das Recht gehabt, die Leute dann aus dem Leitstand zu verweisen. Es habe - leider, müsse er sagen - vor dem Unfall keine Situation gegeben, dass der erste Fahrdienstleiter etwas vergessen habe und der zweite Fahrdienstleiter daran erinnern musste. Wenn es das gegeben hätte, wäre man sensibilisiert gewesen. Es sei nur mal vorgekommen, dass sich jemand bei einer Weichenmeldung versprochen habe, was ja schnell zu korrigieren gewesen sei.

Der **Zeuge Rebentisch** hat angegeben, er habe an einigen Besprechungen auf der TVE teilgenommen. Er könne sich nicht daran erinnern, während des Fahrbetriebes im Leitstand selber gewesen zu sein. Normalerweise sei dort auch zugeschlossen gewesen. Er habe das eine oder andere Mal hinter der Glaswand des Leitstandes gestanden. Bei den Besprechungen habe es natürlich immer mal Hinweise auf technische Dinge gegeben, die nicht ganz so funktionierte hätten, wie sie hätten funktionieren sollen. Das sei bei einer solchen Versuchsanlage ganz normal und sei dort in den Sitzungen auch jeweils abgehandelt worden. Aber konkrete Hinweis auf echte Sicherheitsmängel hätten ihm nicht vorgelegen. Ein- oder zweimal seien

ihm bestimmte Dinge etwas merkwürdig vorgekommen und er habe Kontakt mit dem zuständigen Mitarbeiter des Landes Niedersachsen aufgenommen. Diese Fälle hätten sich dann aber sehr schnell als dort schon bekannt oder als nicht sicherheitskritisch für die Versuchsanlage herausgestellt.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, er habe ab 2001 regelmäßig an den Sitzungen in Lathen teilgenommen. Im Rahmen der Sitzungen seien ihm gewisse Ereignisse bekannt geworden. Aus diesen Ereignissen habe er damals aber nicht geschlossen, dass eine konkrete Sicherheitsgefährdung vorgelegen habe. Alternative technische Sicherungssysteme seien natürlich immer wieder diskutiert worden, er könne sich aber nicht daran erinnern, dass es irgendwann eine konkrete technische Lösung gegeben hätte, zu der er gesagt hätte, er müsse diese jetzt dem Betreiber oder der dortigen Aufsichtsbehörde empfehlen. Alle Ereignisse, die eine gewisse Sicherheitsrelevanz gehabt hätten, seien seiner Meinung nach diskutiert worden und allen Hinweisen sei eigentlich nachgegangen worden. Es seien entsprechende Maßnahmen getroffen worden. Er habe nie Zweifel gehabt, dass dort bewusst irgendetwas nicht nachverfolgt worden wäre, wenn es denn sicherheitsrelevant gewesen wäre.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, die Gespräche zwischen Eigentümern, Betriebsleitern, Gutachtern - sowie später auch dem EBA - und ihm selber hätten für ihn die Bestätigung erbracht, dass die Verfahren der Betriebsvorschriften eingehalten worden seien. Es sei bei der Erprobung der BLT 4 einmal ein Fehler gefunden worden. Ein Sicherheitsproblem habe sich daraus nicht ergeben, weil zu diesem Zeitpunkt die BLT 4 nur mitgelaufen sei und nicht die BLT 4, sondern die sichere Zusatzbetriebsleitertechnik Verantwortung gehabt habe. Die Betriebsleiter der IABG seien „unheimlich kritische Leute und sehr, sehr verantwortungsbewusst“. Der Betriebsleiter habe die bereits als betriebssicher begutachtete BLT 4 nicht eigenverantwortlich tätig werden sondern seine Zusatzbetriebsleitertechnik weiter mitlaufen lassen wollen. Er habe sich dabei voll hinter diesen gestellt, weil das noch mehr Sicherheit bedeute habe. Dass der Schaden bei dem Glatteisunfall über 100 000 Euro betragen habe, habe er damals nicht gewusst. Die Dimension der Kosten sei für ihn auch gar nicht wichtig gewesen, sondern ihm sei es darum gegangen, warum der Unfall passiert war und wie man einen solchen in der Zukunft verhindern konnte. Er habe dann ein Schreiben der IABG bekommen, dass nicht die Betriebsvorschrift aber die Verfahrens- und Arbeitsanweisungen zu ändern seien und das Personal zu schulen sei.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat angegeben, in Detailfragen des Betriebs auf der TVE sei die Bahn nie eingeschaltet gewesen. Er - als Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG - sei mit den Details des Magnetschwebethemas auch nicht vertraut. Dieses Thema werde in den Details nicht gerade täglich im Vorstand behandelt. Seit dem Scheitern des Vorhabens Hamburg-Berlin sei das Interesse der Bahn an der Strecke in Lathen nicht mehr so groß gewesen.

Der **Zeuge Huber** hat erklärt, er - als der in Bayern für den Schienenverkehr zuständige Bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie - könne das Sicherheitskonzept auf der TVE nicht beurteilen. Er habe kein Gespräch mit dem Zeugen Hirche über das Konzept in Lathen wie insgesamt über den Transrapid in Erinnerung.

Der **Zeuge Bannow** hat ausgesagt, der Zeuge Harnacke habe als „äußerst genau und pingelig“ gegolten. Seine Kontakte zu dem Zeugen Harnacke seien telefonischer und auch persönlicher Art gewesen. Die „Pingeligkeit“ bzw. die äußerst sorgfältige Vorgehensweise des Zeugen Harnacke sei ihm bereits von früher bekannt gewesen, weil er schon einmal fachlich mit diesem zu tun gehabt hätte. Er habe den Zeugen Harnacke als jemanden erlebt, der z. B. den Stadtbahnführer angesprochen habe, wenn dieser in der Stadt schneller als 50 km/h gefahren sei. Auch habe er vom EBA gehört, dass der Zeuge Harnacke die Komponenten, die für eine mögliche Anwendungsstrecke bereits vom EBA abgenommen worden waren, noch einmal zur Untersuchung durch einen Gutachter in Auftrag gegeben habe, um die Verwendbarkeit auf der TVE nachprüfen zu lassen. Er meine „pingelig“ positiv, auch wenn es negativ aus Sicht desjenigen sei, der z. B. mit erhöhten Anforderungen an den Betreiber oder den TÜV umgehen müsse.

Der **Zeuge Bröring** hat angegeben, er habe seit 1991 als Oberkreisdirektor und als Hauptverwaltungsbeamter keine Anhaltspunkte für Sicherheitsrisiken auf der Strecke gehabt. In der

Zeit nach dem Unfall hätten Feuerwehrlösungen stattgefunden, und es habe Fragen wegen der Erreichbarkeit der Fahrstrecke im südlichen Teil gegeben. Auch hätten alle vor Ort gewusst, dass der Fahrweg überaltert sei; man habe ihm aber gesagt, mit dem vorhandenen Know-how und Insiderwissen könne man ohne Probleme den Fahrweg weiter nutzen. Er sei jährlich mindestens vier- bis achtmal mit dem Transrapid gefahren, allerdings nie im Leitstand gewesen. Ihm sei dabei nie in den Kopf gekommen, das Fahrzeug könne auf der Strecke nicht sicher sein. Seine Gespräche mit der Führung der IABG hätten nirgendwo auch nur ansatzweise Fragestellungen zur Sicherheit ausgelöst. Den Zeugen Harnacke habe er erstmals am Tag des Unglücks nachmittags gesprochen. Zuvor hätten ihm die Zeugen Steinmetz und Metzner gesagt, Sicherheitsfragen seien durch den Zeugen Harnacke im Landesamt „komplett gut abgedeckt“.

Der **Zeuge Jerratsch** hat erklärt, er habe auf der TVE Betriebsabläufe mitverfolgen können, habe dies im Einzelnen aber nicht getan.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat ausgesagt, er habe nicht den Eindruck gehabt, dass der Betrieb in Lathen unsicher gewesen wäre, dass es dort Gefährdungen gegeben hätte oder dass das EBA Bedenken gehabt hätte.

Protokoll der 65. Sitzung des Wirtschaftsausschuss vom 13.10.2006, S. 8:

Auf die Frage des Abg. Will an Minister Hirche:

„(...) ich beziehe mich heute auf Ihre Antwort auf meine Frage, ob es in der Vergangenheit Unfälle oder Beinahe-Unfälle gegeben hat. Sie haben dazu dezidiert geäußert, dass das nicht der Fall gewesen sei und dass auch keine Meldungen darüber vorlägen.“,

antwortete Minister Hirche:

“Wir haben erst in den letzten Tagen Hinweise bekommen, dass im Rahmen der Wartungsfahrzeuge insgesamt zwei Unfälle aufgetaucht sind. Die Fachleute können dazu Genaueres sagen. Der eine Unfall hat sich am 10. Dezember 2004, der andere am 4. Januar 2005 ereignet.“

dpa-Pressemitteilung vom 26.09.06, 16.13Uhr:

„Unfälle/Transrapid/

Transrapid-Betreiber verzichteten bewusst auf verbesserte Sicherheit= Lathen (dpa) - Auf der Transrapid-Teststrecke im emsländischen Lathen ist nach Angaben der Betreibergesellschaft (IABG) bewusst auf ein verbessertes Sicherheitskonzept verzichtet worden. Es habe zwar seitens des Teststreckenpersonals in Lathen «vor ein bis zwei Jahren» den Wunsch gegeben, auch Sonderfahrzeuge wie Werkstattwagen in das technologische Sicherungskonzept mit aufzunehmen, sagte der Vorsitzende der Geschäftsführung der Betreibergesellschaft IABG, Rudolf Schwarz, am Dienstag der dpa. Das Anliegen sei jedoch verworfen worden unter Hinweis darauf, dass es sich in Lathen um eine Versuchsanlage, nicht aber um eine zur Praxisanwendung handele.

Die IABG habe zu dem fraglichen Zeitpunkt lediglich ein Vorschlagsrecht gehabt, sagte Schwarz. Zuständig wäre der Inhaber der Betriebserlaubnis gewesen. Wer dies zum Zeitpunkt der Ablehnung gewesen sei, lasse sich derzeit nicht nachvollziehen. Der Wunsch nach verbesserter Sicherheit sei auch deswegen nachvollziehbar, weil in den vergangenen Jahren neben Versuchsfahrten auch Besucherfahrten mit 750 000 Transrapid-Touristen gegen Zahlung eines Fahrpreises unternommen wurden, betonte Schwarz.

Die Strecke im Emsland ist von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Versuchsanlage, aber nicht als Anlage zur Praxisanwendung genehmigt worden. Die verschiedenen Sicherheitsvorkehrungen müssen dort von Menschen koordiniert werden. Das bedeutet in der Praxis, dass die Mitarbeiter im Leitstand per

Funk mit der Besetzung des Werkstattwagens kommunizieren und sich von der Hindernisfreiheit der Strecke überzeugen müssen.

Auf Anwendungsstrecken wie in Schanghai oder künftig möglicherweise in München sind dagegen Sonderfahrzeuge mit in die technische Zugsicherung integriert. «Das ist zweifellos eine Verbesserung gegenüber Lathen», sagte Schwarz. Für die Teststrecke habe sich in der Vergangenheit die Auffassung durchgesetzt, die Überwachung durch Personal sei ausreichend.

Am vergangenen Freitag war ein Transrapid mit Tempo 170 auf einen 60 Tonnen schweren Werkstattwagen geprallt. Bei dem Unfall kamen 23 Menschen ums Leben. Zehn weitere wurden verletzt.
dpa dm yynwm kp
261613 Sep 06 „

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** angegeben, Bedenken gegen die Sicherheit auf der TVE hätten sie wie andere Beteiligte nicht gehabt. Soweit es sicherheitsrelevante Vorkommnisse gegeben habe, seien diese aufgearbeitet und z. B. durch Gespräche einer Lösung zugeführt worden. Der Zeuge Harnacke sowie wichtige Mitarbeiter der IABG seien als sorgfältig und sicherheitsorientiert empfunden worden.

Zu eventuellen Anhaltspunkten für Sicherheitsmängel bei Betrieb von Rad- und Magnetschwebefahrzeugen wird noch auf den weiter unten stehenden Punkt 4.4. hingewiesen.

Die Landesregierung hat nach Aussage von Minister Hirche erst nach dem Unfall im Zuge der Vorbereitungen der 65. Sitzung des Wirtschaftsausschuss vom 13.10.2006 davon Kenntnis erlangt, dass es schon im Dezember 2004 und im Januar 2005 Unfälle auf der TVE gegeben hat.
Nach den Angaben der Betreibergesellschaft (IABG) in einer dpa-Meldung vom 26.09.06 wurde trotz der Forderungen von Mitarbeitern in Lathen bewusst auf ein verbessertes integriertes technisches Sicherheitskonzept verzichtet, weil es sich in Lathen um eine Versuchsanlage, nicht aber um eine Anlage zur Praxisanwendung handele.

4.1.2.2. Durch DB und EBA beabsichtigte Strukturänderungen

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat ausgesagt, vom Eisenbahnbundesamt seien seiner Erinnerung nach in Besprechungen über beabsichtigte Strukturänderungen keine Sicherheitsrisiken präzisiert worden.

Der **Zeuge Hirche** hat angegeben, im Zeitpunkt seiner Vernehmung habe er die Information gehabt, dass es einmal einen Diskussionsprozess über eine Übernahme der Genehmigungsprüfung durch das EBA gegeben habe, und dass es nach einem Schriftwechsel auf Arbeitsebene auch zu einer Vereinbarung zwischen allen Beteiligten einschließlich EBA, Magnetbahn und TÜV sowie unter Aufsicht der Landesbehörde dazu gekommen sei, wie man die Anlage kontrolliere. Zum damaligen Zeitpunkt dagegen sei ihm dazu nichts zur Kenntnis gekommen, so auch kein Vermerk des Zeugen Bannow, in dem sich dieser zu einer vom EBA aufgeworfenen Frage äußerte, ob die damalige Struktur Sicherheitsrisiken für die TVE berge, weil sicherheitsrelevante Erkenntnisse in der Vergangenheit nicht oder verspätet weitergegeben worden seien. Ihm seien auch kein Schreiben seines Hauses vom 08.01.2004 an die Deutsche Bahn und keine Schreiben oder Vermerke vom 16.10.2001 und vom 20.03.2002 zur Kenntnis gelangt. Offenbar sei dies von den Handelnden als nicht so gravierend angesehen worden, dass man ihn informiert hätte. Über die Frage der Genehmigungszuständigkeit habe er vor dem Unfall weder mit einem Ministerkollegen noch mit dem Ministerpräsidenten gesprochen. In seiner Amtszeit habe das Thema Zuständigkeit des EBA oder der Landesbehörde jedenfalls auf Ministerebene keine Rolle gespielt. Aus seiner Sicht sei die Sache nie ernsthaft gewesen, zumal noch nicht einmal das Spiegelreferat der Staatskanzlei offiziell das Wirt-

schaftsministerium dazu kontaktiert habe und auch der Zeuge Mehdorn, den er seit gut 20 Jahren kenne, ihn nicht angesprochen habe. Nach Aktenstudium habe er nachträglich den Eindruck, dass das eine „Hakelei auf unterer Ebene“ gewesen sei. Nach seiner Kenntnis seien die Fragen der Betreiberschaft und der Überprüfung der Betriebsvorschriften im Kabinett nie Gesprächsthema gewesen. Ihm selber sei nicht zugetragen worden, dass ein Konkurrent oder das EBA gesagt hätte, der TÜV sei möglicherweise nicht ausreichend qualifiziert oder würde seiner Aufgabe nicht im gebotenen Umfang nachkommen. Von Sicherheitsbedenken der DB oder des EBA habe er keine Kenntnis gehabt. Ein Brief der DB hierzu vom 13.11.2003 an das Landesamt sei ihm nie vorgelegt worden.

Der **Zeuge Werren** hat erklärt, er sei erst nach dem Unglück darüber unterrichtet worden, dass es einmal Meinungsverschiedenheiten zwischen dem EBA und der Landesbehörde über die Übernahme der Genehmigungsaufgabe gegeben habe.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat ausgesagt, inhaltlich sei der erstellte Revisionsbericht⁷⁵ nicht mehr weiter relevant geworden, weil sich die Bahn auf seine Initiative hin entschlossen habe, aus dem Versuchsbetrieb auf der TVE auszusteigen. Solange noch eine Übernahme der Betreiberschaft durch die DB Magnetbahn angestrebt worden sei, sei eine begleitende Prüfung und Kontrolle durch das EBA statt durch den TÜV aus dem Grund einer prozessualen Vereinfachung und einer zielorientierteren Vorgehensweise geplant gewesen. Denn dann wäre für den Versuchsbetrieb wie einen möglichen Anwenderbetrieb jeweils das EBA zuständig gewesen, und hätte deshalb eine höhere Wahrscheinlichkeit für die Übertragbarkeit von Genehmigungen vom Versuchsbetrieb auf den Anwenderbetrieb bestanden.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat angegeben, die von ihm als Geschäftsführer geleitete DB Magnetbahn bzw. MVP habe sich darum bemüht, dass das EBA die Aufsicht über die TVE bekomme, weil dies dem eigenen unternehmerischen Interesse entsprochen habe. Man habe im Hinblick auf eine kommerzielle Strecke in Deutschland Erfahrungen sammeln wollen, die man mit dem EBA für die Genehmigung einer Strecke nach der für Anwendungsstrecken geltenden MbBO hätte klären müssen. Sicherheitsrelevante Aspekte seien hierfür nicht von Bedeutung gewesen, sondern genehmigungsrechtliche Fragen. Die Entscheidung der DB im Jahr 2005, sich auf der TVE nicht mehr zu engagieren, habe nichts mit den Ergebnissen des Revisionsberichts zu tun gehabt, sondern damit, dass sich die DB grundsätzlich nur noch mit der Realisierung in München beschäftige.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat erklärt, sobald er erfahren habe, dass die Bahn aus dem Betrieb der TVE aussteigen wollte, habe er sich an das Bundesministerium gewandt und einen weiteren Betrieb der TVE, notfalls auch unter Einbeziehung der Eigentümeraufgaben, angeboten.

Der **Zeuge Steinmetz** hat ausgesagt, der IABG sei vorgeworfen worden, sie habe bei mehreren Vorfällen die DB Magnetbahn als Eigentümerin nicht rechtzeitig informiert. Die gemeinten Vorfälle habe die IABG eher als marginal angesehen, und außerdem habe die DB jederzeit Zugang zu allen Prozessschritten gehabt, die in dem digitalen Konfigurationsmanagementsystem abgelegt seien. Irgendwann sei er informiert worden, dass die DB den Betrieb selbst durchführen wollte. Es sei ihm problematisch erschienen, das System TVE so zu behandeln wie eine neue Anlage und mit einer ausgewechselten Mannschaft ohne Insiderwissen die Anlage zu betreiben. Sein Vorschlag sei gewesen, dass weiterhin die IABG den Betrieb im Auftrag der DB und mit DB-Personal involviert durchführen sollte. Dem Ministerpräsidenten Wulff und dem Minister Schünemann habe er die Anlage gezeigt. Zusagen des Ministerpräsidenten zum Thema Erhalt der TVE für die Region habe es nicht gegeben; solche habe er auch nicht erwartet. Mit dem Zeugen Hirche habe er in den letzten drei Jahren vor dem Unfall nicht einmal telefoniert.

Der **Zeuge Metzner** hat angegeben, der einzige Grund für eine mögliche Übernahme des Betriebs durch die DB, der ihm bekannt gegeben worden sei, sei das Ziel der DB Magnetbahn gewesen, auf der Versuchsanlage mit eigenen Mitarbeitern den Betrieb der geplanten Strecke in München sozusagen schon einmal vorab zu simulieren.

⁷⁵ Dazu näher s. u. 4.1.2.3.

Der **Zeuge Keppel** hat erklärt, als er das Amt als Präsident des EBA übernommen habe, sei er über Bestrebungen des EBA informiert worden, dass die Verantwortlichkeit für die TVE auf das EBA übergehen solle. Hierzu habe es ein Konzeptpapier gegeben, in den Details habe er hierzu keine Kenntnisse. Von direkten Verhandlungen hierüber mit dem Land Niedersachsen sei ihm nichts bekannt. Ein Argument für das Interesse des EBA an der Übernahme sei gewesen, dass man dann keine zusätzliche Schnittstelle mit einem anderen Betreiber gehabt hätte und der Informationsfluss schneller gewesen wäre. Es habe aber keine „konkrete sicherheitliche Situation“ gegeben, in der sofort zwingend unmittelbar etwas habe geschehen müssen; es habe also nicht irgendwo eine unmittelbare Gefahr gegeben. Wenn in einem Schreiben an das Bundesministerium von Risiken die Rede sei, habe dies nicht mit einer aktuellen Gefahr oder mit dem konkreten Bestehen von Sicherheitsmängeln zu tun. Solche Erkenntnisse hätten dem EBA nicht vorgelegen und seien dementsprechend auch nicht an das niedersächsische Wirtschaftsministerium oder das niedersächsische Landesamt übermittelt worden. Konkrete sicherheitstechnische Mängel seien von seinen Mitarbeitern nicht angesprochen worden, sondern mehr organisatorische, wirtschaftliche Dinge oder Fragen des Informationsflusses.

Der **Zeuge Rebentisch** hat ausgesagt, das EBA habe versucht, die Aufsicht für die TVE an sich zu ziehen, weil es von etwa 2002 bis 2005 bei der TVE den einen oder anderen Fall gegeben habe, der für Lathen als nicht sicherheitsrelevant eingestuft worden sei, gleichwohl für eine konkrete Strecke wie z. B. in München von einer gewissen Bedeutung gewesen wäre. Ein Fall sei im Einflussbereich des EBA passiert und habe möglicherweise zu einem Problem für die TVE werden können, sei dann doch rechtzeitig erkannt worden. Die anderen drei oder vier Fälle seien Dinge, die für die TVE eindeutig nicht sicherheitskritisch gewesen seien, aber auf einer konkreten Anwendungsstrecke hätten sicherheitskritisch werden können. Weil das EBA die Verantwortung für eine konkrete Strecke habe, sei er an solchen Vorfällen natürlich sehr interessiert gewesen. Seine Formulierungen im Konzeptpapier vom März 2004 („Die heutige Struktur birgt erhebliche Sicherheitsrisiken für kommerziellen Betrieb und TVE.“) seien etwas plakativ gewesen, weil man ja ein Ziel habe erreichen wollen. Seiner Erinnerung nach seien in dem Konzeptpapier eine oder zwei Personen vorgesehen gewesen, um die Funktionen, die das Land Niedersachsen bis dahin wahrgenommen hatte, zu übernehmen. Es sei geplant gewesen, dass die DB Magnetbahn GmbH Betreiber der TVE werde. Insoweit sei im Wesentlichen versucht worden, das Zusammenspiel zwischen der DB Magnetbahn GmbH und der EBA, wie es sich für München abgezeichnet habe, auf der TVE schon gemeinsam zu üben, um „in die gemeinsamen Prozesse hineinzukommen“.

Der **Zeuge Meine** hat angegeben, das Konzept zur Übernahme der Zuständigkeit für die TVE durch das EBA sei im Wesentlichen Sache seines Chefs, des Zeugen Rebentisch, gewesen. Damals habe man sich überlegt, alle Informationen würden quasi automatisch über das EBA laufen, wenn das EBA Aufsichts- und Genehmigungsbehörde wäre. Insoweit hätte man dann einen optimierten Informationsfluss gehabt, der auch Zulassungsverfahren für die Anwendungsstrecke hätte beschleunigen können. Später - als der Betreiber durch Bescheide verpflichtet worden sei, dem EBA entsprechende Betriebsberichte zur Verfügung zu stellen - habe das EBA regelmäßige Berichte auch so erhalten. Solange angedacht gewesen sei, dass die DB AG bzw. die DB Magnetbahn den Betrieb der TVE übernehme, habe das EBA Aufsichtsbehörde werden wollen, weil man dann das Zusammenspiel von EBA und DB AG bzw. DB Magnetbahn schon einmal hätte üben können. Als sich die DB stattdessen von der TVE zurückgezogen habe, habe es für das EBA keinen Grund mehr gegeben, noch Aufsichtsbehörde werden zu wollen.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, irgendwann habe ihn das EBA angeschrieben und aufgefordert, er möge die Genehmigungsfunktion an das EBA abgeben. Er habe das dann zuständigkeitshalber an das Wirtschaftsministerium weitergeleitet, weil das nicht seine Entscheidung gewesen sei. Er habe sich gegen die Durchführung des Fahrbetriebs unmittelbar durch die DB Magnetbahn und die Übernahme der Genehmigungszuständigkeit durch das EBA gewandt, habe Stellungnahmen an das Referat 44 geschrieben und sei er zu mehreren Besprechungen im Ministerium gewesen. Es sei für ihn nicht vorstellbar gewesen, dass die gewachsene Mannschaft der IABG weg sollte und „irgendwelche Leute“ die Instandhaltung machen

sollten, denn das einzige Fachwissen über die Instandhaltung des Fahrweges liege aus seiner Sicht bei der IABG. Während bei Fahrzeugen und Betriebsleitetechnik immer etwas Neues komme, sei der Fahrweg im Prinzip noch der alte. Je länger man das betreibe, desto höher werde der Instandhaltungsaufwand, um sicheren Betrieb zu gewährleisten. Er könne sich nicht daran erinnern, dass ihm das MW berichtet habe, dass der Ministerpräsident klare Worte zur Beibehaltung der Aufsicht durch die Landesbehörde geäußert hätte. Er habe abgelehnt, dass die DB Magnetbahn Betriebsvorschriften nach der MbBO machen wollte, weil diese nicht vollständig gewesen seien und er meinte, das Instandhaltungsproblem nicht verantworten zu können. Letztlich sei der Vorgang Übergang der Betreiberschaft auf die DB Magnetbahn dann nie mehr abgeschlossen worden, weil sich die DB Magnetbahn zurückgezogen habe. Wirtschaftliche und politische Gründe hätten für ihn in dieser Frage keine Rolle gespielt. Wenn er in einem Vermerk etwas von Arbeitsplätzen geschrieben habe, habe er das nicht wirtschaftlich gesehen, sondern es sei ihm um das Fachwissen der Leute gegangen, damit der Fahrweg weiterhin sicher betrieben werden könne. Im Rahmen der Diskussion vom EBA behauptete fünf sicherheitsrelevante Vorfälle hätten sich nicht verifizieren lassen. Für ihn wäre ein Verlust der Genehmigungszuständigkeit kein besonders gravierender Einschnitt in seine Tätigkeit gewesen, weil man ihm ja nur 6 % seiner gesamten Tätigkeiten weggenommen hätte.

Der **Zeuge Dr. Middelberg** hat ausgesagt, er sei als Referatsleiter in der Staatskanzlei bis zu dem Unfallereignis im September 2006 mit dem Transrapid nur durch einen Vorgang in Berührung gekommen. Es habe am 07.04.2005 ein Gespräch mit dem Landrat des Landkreises Emsland - dem Zeugen Bröring -, dem Niederlassungsleiter der TVE - dem Zeugen Steinmetz -, und seiner zuständigen Sachbearbeiterin gegeben. Der Zeuge Bröring sei besorgt gewesen, eine Dominanz der Bahn in der Eigentümerstruktur bzw. der Betriebsführung der TVE könne die Arbeitsplätze im Emsland auf Dauer gefährden, weil die DB nur eingeschränkt interessiert an der Fortentwicklung der Magnetschwebetechnik als Konkurrenz der eigenen Rad-Schiene-Technik sein könnte. Der Zeuge Bröring habe angeregt, ein Eigentümerkonsortium zu bilden, an dem sich neben der Bahn noch die Fa. Siemens, die IABG, das Land und die Region Emsland beteiligen sollten. Er selbst habe dieses Konzept des Zeugen Bröring in den Einzelheiten oder der Darstellung nicht näher geprüft, aber in einem Vermerk für den Ministerpräsidenten im Wesentlichen ohne eigene Wertung referiert, damit dieser einen Herrn Wahl von der Fa. Siemens bei Gelegenheit der damals bevorstehenden China-Reise auf eine mögliche Beteiligung von Siemens ansprechen könne. Eine Rückmeldung des Ministerpräsidenten an ihn habe es nicht gegeben. Er habe dann selbst mit dem Zeugen Bröring und Herrn Wahl telefoniert. Dabei seien sich die Beteiligten einig gewesen, dass das Thema bis nach der vorgezogenen Bundestagswahl ruhen solle. Auch danach sei es nie wieder aufgegriffen worden. Er habe keinen Grund gesehen, das MW weiter einzubeziehen, weil man im Grunde genommen gar nicht über die Vorstellung des Konzepts hinausgeraten sei. Er wisse nichts darüber, ob der Ministerpräsident auf der Teststrecke gewesen sei oder wie dieser sich dort zu Fragen der Zukunft der TVE eingelassen habe.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat angegeben, der veranlasste Revisionsbericht habe klären sollen, was es bedeuten würde, wenn die Bahn den Betrieb auf der TVE übernehmen würde. Aber es sei klar gewesen, dass die Bahn den Betrieb auf der TVE nie würde übernehmen wollen. Trotzdem habe man die Frage abgeprüft, weil es da einen Wunsch der Bundesregierung gegeben habe. Die Bahn habe aus der TVE aussteigen wollen, weil man als Besteller eines Systems habe unparteiisch sein wollen und die Schnittstelle zwischen Bahn und Industrie klar haben wollte. Daran ändere sich auch nichts, wenn ein formeller Antrag auf Übernahme des Betriebs gestellt worden sei. Einzelne im Haus hätten damals - wie heute - weiter für ein Engagement der Bahn auf der TVE gekämpft. Er schließe auch nicht aus, dass der damalige Konzernbeauftragte der Bahn bei seinen Gesprächen in dieser Sache noch daran geglaubt habe, dass die Bahn sich weiter auf der TVE engagieren werde. Das EBA sei in die Überlegungen einbezogen worden, weil das EBA für die Bahn seit dem Eisenbahn-Gründungsgesetz sozusagen als TÜV fungiere. Er sei von keiner Seite darauf angesprochen worden, dass das Land Niedersachsen die Genehmigungszuständigkeit habe behalten und nicht an das EBA habe abgeben wollen. Nach der Entscheidung der Bahn über den Ausstieg in Lathen, habe er mit dem Verkehrsministerium besprochen, wie „das Thema ohne verbrannte Erde ordentlich, geordnet an einen möglichen Nachbetreiber übergeben“ werden könne.

Der Zeuge Dr. Mehdorn hat über seinen Rechtsanwalt mit Schreiben vom 06.03.2007 weiterhin mitgeteilt, der Zeuge habe bereits nach der Beendigung des Magnetbahnprojektes Hamburg-Berlin einen Ausstieg der DB AG aus der TVE für notwendig erachtet. Um den Weiterbetrieb der Anlage nicht zu gefährden, seien das Bundesministerium erst mit Schreiben vom 07.06.2005 und etwa zeitgleich auch die Mitarbeiter der DB Magnetbahn GmbH über diesen Entschluss der DB AG informiert worden.

Der **Zeuge Menn** hat erklärt, ab ca. dem Jahr 2002 habe es häufiger Gespräche mit der Landesbehörde - dort auch mit dem Zeugen Harnacke - und mit Dritten gegeben. Es sei darum gegangen, dass das EBA die Genehmigungsbefugnis für die TVE haben wollte. Die Landesbehörde habe dafür plädiert, die Genehmigungsbefugnis bei ihr zu belassen, und das Fachministerium habe sich dieser Meinung angeschlossen gehabt. Man habe eine Änderung des Versuchsanlagengesetzes für erforderlich gehalten gehabt, bevor die Genehmigungszuständigkeit an eine Bundesbehörde hätte abgegeben werden können. Außerdem habe man es für besser gehalten, wenn drei Augenpaare - TÜV, Landesbehörde und EBA - darauf sehen würden, als nur ein Augenpaar - EBA. Die Aspekte Arbeitsplätze, Wirtschaft und Verkehrspolitik hätten bei diesen Überlegungen keine Rolle gespielt. Zu der Problematik habe er einen Vermerk über den Abteilungsleiter an das Ministerbüro verfügt, vorsorglich für den Fall, dass entsprechende Anfragen dort gestellt würden. Er gehe davon aus, dass der Ministerbüroleiter den Vermerk dem Minister nicht vorgelegt habe, weil es keine Rückmeldung vom Minister oder vom Staatssekretär gegeben habe. Das Thema sei damit beendet worden, dass die Informations- und Mitwirkungsrechte des EBA weiter verbessert worden seien. Gegenüber der Staatskanzlei habe er sich nicht zur TVE, sondern nur zu Fragen der Etablierung von Anwendungsstrecken geäußert. Er könne sich nur an eine E-Mail an die Staatskanzlei von etwa Anfang 2004 erinnern, als der Ministerpräsident einmal in Lathen gewesen und es dort auch um das Thema „Übernahme durch das EBA“ gegangen sei. Seiner Erinnerung nach sei der Vermerk an die Staatskanzlei erst abgefasst worden, nachdem der Ministerpräsident schon längst dort gewesen war. Bei der Frage nach einer Übernahme des Betriebs durch die DB sei es dem Zeugen Harnacke darum gegangen, die bewährte Betriebsmannschaft aufrecht zu erhalten, weil dieser gemeint habe, das sei für die Sicherheit der Anlage förderlich. Als in Schreiben von EBA und DB von Sicherheitsrisiken auf der TVE die Rede gewesen sei, sei das ein Grund für das Ministerium gewesen, nachzufragen. Das EBA habe dann im Grunde genommen klargestellt, dass es nicht um die Sicherheit des TVE-Betriebs gehe. EBA und DB AG hätten bis auf einen Fall, den das EBA wohl selbst verschuldet habe, weitere verifizierbare Vorfälle nicht nennen können. Nach einiger Zeit habe man den Eindruck gewonnen, dass EBA und DB AG wohl etwas übertrieben hätten, weil sie in dieser gemeinsamen Konstellation Genehmigungsbefugnisse hätten erreichen wollen.

Der **Zeuge Bannow** hat ausgesagt, gegen Ende 2004 oder Anfang 2005 sei deutlich geworden, dass die Deutsche Bahn sich auf der TVE habe stärker engagieren und den Betrieb habe übernehmen wollen. Die Bahn habe auf der TVE einen anwendernahen Betrieb vollziehen und dazu Instandhaltung und Betrieb trennen und in den Fahrzeugen keine Fahrzeugführer mitfahren lassen wollen. Das vorgelegte Konzeptpapier der Deutschen Bahn sei für ihn Anlass gewesen, mit Herrn Harnacke die Argumente der Deutschen Bahn durchzugehen, ob etwas „dran“ sein könnte. Er habe alle Vorhaltungen und Fragen, die ihm auch aus Gesprächen mit dem Zeugen Rebentisch vom EBA bekannt gewesen seien, mit dem Zeugen Harnacke diskutiert, z. B. den Vorwurf der Monopolstellung des TÜV. Hierzu habe der Zeuge Harnacke ihm erzählt, ein Versuch mit einer anderen Gutachterorganisation aus Süddeutschland einige Jahre zuvor sei gescheitert gewesen. Er und der Zeuge Harnacke hätten damals nachgefasst, welche Vorfälle konkret der Zeuge Rebentisch meinen würde. Daraufhin sei nur ein Beispiel genannt worden, bei dem das EBA selber einen Fehler begangen, nämlich ein Gutachten nicht an das Landesamt weitergegeben habe. Weder im März 2002 noch im Jahre 2004 hätten weitere sicherheitsrelevante Fälle genannt werden können. Es seien also „ins Blaue hinein“ Sicherheitsaspekte genannt worden, ohne dass diese von der Deutschen Bahn oder von dem EBA weiter hinterlegt oder konkretisiert hätten werden können. Er und der Zeuge Harnacke seien dem Ansinnen des EBA - in Richtung bessere Kommunikation, bessere Definition der Störfälle und Weitergabe von Gutachten an das EBA - so weit wie möglich entgegen gekommen, nur die Zuständigkeit habe man nicht übertragen wollen. Alles, was die DB gewollt

und sich zusammen mit dem EBA vorgestellt habe, habe man auch unter der Zuständigkeit des Landesamtes „durchziehen“ können. Ein Argument für die Beibehaltung der IABG als Betreiber sei gewesen, dass der Fahrweg der TVE von Unternehmen gebaut worden war, die es schon nicht mehr gegeben habe. Insoweit sei es für eine eingespielte Mannschaft wie die IABG einfacher gewesen, mit einer solchen Anlage umzugehen. Eine Diskussion im Ministerium darüber, dass die Delegation der Genehmigungstätigkeit an die Landesbehörde falsch gewesen wäre, habe es nicht gegeben. Er habe keine Erklärung dafür, warum die DB letztlich aus der TVE ausgestiegen sei.

Der **Zeuge Bröring** hat angegeben, er sei seit 1991 als Oberkreisdirektor und als Hauptverwaltungsbeamter immer wieder mit der TVE befasst gewesen, weil diese Anlage im Emsland ein wichtiger wirtschafts- und strukturpolitischer Faktor sei. In informellen und formellen Kontakten mit der Landesregierung sei es immer mal um das Thema der dauerhaften Zukunft der TVE gegangen. Es habe Skepsis gegenüber der DB AG und den Systembetreibern Siemens und Thyssen gegeben, ob diese wirklich hinter der Magnetbahntechnik standen. Zu Beginn des Jahres 2005 habe er erfahren, dass einigen Mitarbeitern der IABG gekündigt worden war. Auf Nachfrage habe ihm der Zeuge Steinmetz erklärt, dass die weitere Finanzierung der TVE nicht gesichert sei. Auf Grundlage dieser Informationen des Zeugen Steinmetz habe er eine Projektskizze verfasst, wie die Teststrecke dauerhaft im Emsland betrieben werden könne. Die Projektskizze habe vorgesehen, dass neben der DB als Eigentümer auch die Systementwickler wie Siemens Mitgesellschafter der Anlage werden sollten. Die Projektskizze habe er auch mit dem Zeugen Dr. Middelberg und wohl noch einer weiteren Mitarbeiterin in der Staatskanzlei erörtert. Mit dem Ministerpräsidenten Wulff, dem Innenminister Schünemann oder dem Zeugen Hirche habe er über das Konzept nicht gesprochen. Der Zeuge Dr. Middelberg habe ihn später angerufen und gesagt, das Thema werde bis nach der Bundestagswahl im Dezember 2005 vertagt. Weitere Kontakte habe es nicht mehr gegeben, weil sich die DB dann - für ihn überraschend - von der TVE zurückgezogen habe. Das Übernahmekonzept der DB kenne er nicht. Um Sicherheitsfragen sei es zu keinem Zeitpunkt gegangen. Ihm sei nicht bekannt, dass die DB Magnetbahn und das EBA Kritik am Betreiber geäußert hätten.

Der **Zeuge Jerratsch** hat erklärt, im Jahr 2003 habe die DB Magnetbahn zu erreichen versucht, dass die Zuständigkeit, die dem Land Niedersachsen nach dem Versuchsanlagengesetz zustehe, zum EBA übergehe, damit dieses in die Technik mit einbezogen werde, sie kennenlerne und man die Prozesse gemeinsam üben könne. Im Hintergrund habe das Augenmerk immer auf München als kommerzieller Anwendungsstrecke gelegen. Für kommerzielle Anwendungen habe man ja die MbBO als Rechtsgrundlage und damit eine etwas andere Sichtweise. Wenn in Schreiben von ihm von „Interessenkonflikten“ die Rede sei, so habe das mit Sicherheitsfragen überhaupt nichts zu tun. Auch gegenüber dem TÜV habe es keine Vorhaltungen gegeben. Irgendwann nachdem der Zeuge Dr. Keil Geschäftsführer geworden sei, habe er erfahren, dass die DB die Betreiberschaft auf der TVE nicht mehr übernehmen wollte.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat ausgesagt, Mitte 2005 sei von der DB Magnetbahn entschieden worden, dass man sich an der TVE nicht mehr beteilige. Vertraglich habe eine Möglichkeit zum Ausstieg bestanden, weil die Industrie die vereinbarte Ertüchtigung der Anlage nicht fristgemäß abgeschlossen gehabt habe. Der Ausstieg sei eine unternehmenspolitische Entscheidung gewesen. Mit Vertretern des Ministeriums habe er - abgesehen von einem einzigen Treffen mit mehreren Beteiligten - keine Gespräche geführt, auch mit keinem Minister und nicht mit dem Ministerpräsidenten.

*In einem Bericht Nr. TÜV 1601-003-196 „ERGEBNIS-PROTOKOLL über eine **Besprechung am 24.08.2005 in Lathen über den Betrieb auf der TVE**“⁷⁶ heißt es u. a.: „(...)*

9.2 TVE Lathen: Bericht DB Magnetbahn:

9.2.1. Die DB AG hat zunächst erklärt, sie habe kein weiteres wirtschaftliches Interesse an der TVE. In den Jahren 2000 bis 2004 sind durch die DB AG für die TVE ca.

⁷⁶ - Akten des MW, Sonderband „TRANSRAPID - Protokolle - Band 2, 2001 bis 2006“ -

11.3 Mio EUR und in 2005 vsl. weitere 2 Mio EUR (nach bisheriger Schätzung) aufgewendet worden. (...)

In der Anlage 1 zu diesem Bericht, einem E-mail von frank.pietzonka@transrapid.com vom 10.08.2005, heißt es u. a.: „(...)“

2.1.4: Unserer Meinung nach können die Regelwerke zum Betrieb auf Transrapid Versuchsanlage wegen der Unterschiedlichkeit der Anlagen und der entsprechenden Sicherheitsphilosophien nicht direkt auf die Anwendungsstrecke übertragen werden. Falls dieses Passus im Protokoll verbleiben soll, bitte ich um Kennzeichnung, dass es sich um eine Aussage/einen Wunsch der DB MB handelt. (...)“

In einem Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 13.11.2003 an das NLStB⁷⁷ heißt es u. a.:

„(...) Der Charakter der TVE wandelt sich von einer technisch orientierten Versuchsanlage zu einer anwendungsnahen Betriebsanlage. (...) Das Gesamtsystem wurde in seiner Funktion hinsichtlich eines anwendungsnahen Betriebes unzureichend und auch nicht unter Berücksichtigung von Betreiberanforderungen entwickelt. (...)“

In einem Vermerk des Zeugen Bannow (MW) vom 08.01.2004⁷⁸ heißt es u. a.:

„(...) Die Genehmigungszuständigkeit des NLStB hat sich bewährt. (...)“

In einem weiteren Vermerk des Zeugen Bannow (MW) vom 30.06.2004⁷⁹ heißt es u. a.:

„(...) Sowohl MP Wulff als auch Innenminister Schünemann sollen anlässlich von Besuchen der TVE geäußert haben, nachdem sie vom Betriebsleiter Steinmetz auf das Ansinnen des EBA angesprochen worden waren, dass die Aufsicht über die niedersächsische Versuchsanlage selbstverständlich beim Land Niedersachsen zu liegen habe. (...)“

In einem Schreiben des Zeugen Harnacke (NLStB) vom 16.10.2002⁸⁰ an die MVP heißt es u. a.:

„(...)“

Niedersächsisches Landesamt
für Straßenbau
Dezernat 35
Technische Aufsichtsbehörde

(...) kann ich die von Ihnen beantragten neuen Betriebsleiter gemäß Ziffer 2.1.2 (1) der Betriebsvorschrift vorerst nicht bestätigen. Der Zustand der TVE entspricht derzeit nicht einem Anwendungssystem der Transrapidtechnik. Die Teilsysteme Fahrzeug, Fahrweg, Antrieb und Betriebsleittechnik sind nicht in einem stabilen Zustand. (...) Die Betriebsleittechnik ist von mir noch nicht gemäß Betriebsvorschrift 1.1 (5) abgenommen, bereitet viele Probleme - unter anderem auch im Zusammenspiel mit der nicht stabilen Antriebstechnik - und kann deshalb derzeit die technische Sicherung des Fahrbetriebes nicht übernehmen, die Betriebsbediensteten sorgen für die Sicherheit des Betriebes. (...)“

In einem „Besprechungsprotokoll vom 07.07.2004 - Geplante Übernahme der Betriebsgenehmigung für die TVE durch das Eisenbahn-Bundesamt“ der DB AG⁸¹ heißt es u. a.:

„(...) Teilnehmer: Frau Folbert, Eisenbahn-Bundesamt (...), Irek, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (...), Dr. Rühl, DB AG (...)“

⁷⁷ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 77-80.

⁷⁸ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 87-88.

⁷⁹ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 95-96.

⁸⁰ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 115-116.

⁸¹ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 133-135.

Herr Dr. Rühl weist darauf hin, dass die Versuchsanlage momentan von der Industrie in einen Zustand gebracht wird, dass darauf Betriebssimulation (Betrieb nach Fahrplan) für die geplante Anwendungsstrecke in München durchgeführt werden kann und bestätigt auf Nachfrage, dass die DB AG den Betrieb auf der Strecke nur übernimmt, wenn die Industrie ihre Zusagen bzgl. der Ertüchtigung nachkommt. (...)

Herr Irek betont, dass er das Interesse der DB AG durchaus nachvollziehen kann. (...) Nach Auffassung des Landes muss die Zuständigkeit für die Aufsicht nicht geändert werden und das Land will diese Kompetenz auch nicht abgeben. (...)

Frau Folbert schildert in diesem Zusammenhang die Rechtslage, dass es sehr wohl möglich sei, dass das Land Niedersachsen die ihm übertragene Zuständigkeit für die Betriebsgenehmigung an eine andere Behörde überträgt. Dies sei Ziel des EBA (...).

In einem Schreiben des Zeugen Harnacke (NLStB) vom 07.09.2004⁸² zu einem „Besprechungsprotokoll der DB vom 07.07.2004“ heißt es u. a.:

„(...) nach meinem Urlaub erhielt ich das o.g. Protokoll. Auf Seite 2 am Ende des 1. Absatzes wird dort festgestellt: „Dieses Modell findet bei allen Anwesenden Zustimmung“. Diesen Satz kann ich keinesfalls mittragen.

Während der Besprechung habe ich dem vorgestellten Modell widersprochen. (...)

In einem Schreiben der DB Magnetbahn GmbH an die NLStBV vom 12.08.2005⁸³ heißt es u. a.:

„(...) derzeit bestehen bei der DB Magnetbahn GmbH Überlegungen, sich aus der TVE vollständige zurückzuziehen, da die TVE in der gegenwärtigen Konfiguration die Fortsetzung des bisherigen finanziellen Engagements im Hinblick auf die Realisierung des Projektes München nicht rechtfertigt. (...)

Aus dem DB Revisionsbericht ein Schreiben vom 07.02.05, Dr. Rühl an Hr. Behr :

„Im Rahmen des Engagements der DB AG auf dem Sachgebiet „Magnetschnellbahn“ beabsichtigen wir, dass unsere DB Magnetbahn (...) vsl. noch im ersten Halbjahr dieses Jahres den Betrieb der (...) TVE übernimmt.“

„Bereits jetzt nimmt die DG Magnetbahn (...) die Eigentümerrolle für den Bund wahr und ist als solche Inhaberin der Betriebsgenehmigung.

Die explizite Durchführung des Betriebs sowie die Rolle des Betriebsleiters sind derzeit jedoch noch an ein bahnexternes Unternehmen delegiert.

„Auf Grund jüngster Ereignisse und Begleiterscheinungen , so z.B.

- Häufung von Unfällen und gefährlichen Ereignissen mit fahrweggebundenen Instandhaltungsfahrzeugen im Rahmen des Testbetriebes,
- Bestehende Defizite bei der Meldung, Untersuchung und Auswertung dieser (...) Ereignisse,
- Bestehende Defizite bei der Kommunikation zwischen der DB (...) und dem eingesetzten Betriebsleiter und
- deutliche Verzögerung des Nachweises der Systemsicherheit wegen wiederholtem Auftreten sicherheitskritischer technischer Fehler,

sehen wir uns veranlasst, die bestehenden sowie die künftig beabsichtigten Strukturen (...) und Regelungen für den Betrieb der TVE (...) prüfen und beurteilen zu lassen.“

„Angesichts der akuten Situation würden wir uns freuen, wenn Ihre Experten sich in Kürze mit uns in Verbindung setzen könnten.“

Aus dem Schreiben vom 16.03.05 von Herrn Friedrich an Herrn Steinmetz:

⁸² Akten des MW, Band Nr. 18 S. 141.

⁸³ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 155.

„Die Prüfung erfolgt unter dem Gesichtspunkt, dass die DB AG Inhaberin der Betriebsgenehmigung ist und die Übernahme des Betriebes der TVE zum 01.07.2005 anstrebt.“

Aus dem Schreiben von Herrn Kügler (DB Lathen) an die DB Revision vom 29.08.05:

„Übersendung eines Zwischenberichtes und Sachstand zu einzelnen Maßnahmen.

„Bevor auf die einzelnen Maßnahmen näher eingegangen wird, ist zunächst allgemein festzustellen, dass im Rahmen der organisatorischen Änderungen im Bereich der Magnetbahnaktivitäten (Gründung der DB Magnetbahn neu) das Engagement der DB AG auf der TVE auf den Prüfstand gestellt wurde. In diesem Zusammenhang ist derzeit keine Übernahme des Betriebs der TVE zum Beginn des Jahres 2006 vorgesehen. Zu den Maßnahmen die unabhängig hiervon sind, ergibt sich folgender Sachstand.“

„Anlage 1

Projektauftrag

1.Zieldefinition

Unternehmerisches /Strategisches Ziel

- MSB-Betreiberkompetenz herausbilden und stärken
- Effizienzsteigerung beim betrieb der TVE

Technisches Ziel

- Anwendungsreife und Gebrauchstauglichkeit prüfen und bewerten.
- Erhöhung der Nutzbarkeit und Verbesserung der Instandhaltbarkeit.

Betriebliches / Organisatorisches Ziel

- Einüben von Organisationsstruktur, Verträgen und Prozessen, die auch im Anwendungsbetrieb genutzt werden sollen (intern und extern)
- Schaffung der Voraussetzungen zur Durchführung des Betriebes (Sicherheit und Qualität)

Wirtschaftliches Ziel

- Sicherstellen, das das finanzielle Engagement der DB AG entsprechend den vertraglichen Regelungen werthaltig ist
- Ergebnissicherung für das Jahr 2005
- Senkung der Kosten um 20 % bei gesteigertem Leistungsumfang.

2. Zielbeitrag zu übergeordneten Konzernzielen

Die Erfahrungen aus dem Projekt sind in den Beschaffungsprozess PM 1 produktiv einzubringen. Insbesondere ist das MSB Lastenheft zu verifizieren und zu verbessern.

Aus dem Schreiben von Herrn Kügler an die DB Revision vom 20.12.05:

„Es wird mitgeteilt, dass die noch umzusetzenden Änderungen nicht mehr erfolgen werden, da „(...) die DB AG ab 1.1.2006 von einer weiteren Beteiligung an der Versuchsanlage absehen wird. Damit war auch die Entscheidung verbunden, den Betrieb auf der TVE nicht zu übernehmen.“

Zusammengefasst haben die Zeugen also angegeben, eine Zeitlang sei von DB und EBA - jedenfalls nach außen hin - gegenüber den Landesbehörden das Ziel verfolgt worden, die Zuständigkeit für die Genehmigungsprüfung auf das EBA zu übertragen und auf der TVE anwendungsnäheren Betrieb zu machen. Zunächst seien zu diesem Thema auf eher mittlerer Ebene einige Vermerke und Schreiben verfasst worden, die die Zeugen Hirche und Werren nicht erreicht hätten; später sei das Ziel von DB und EBA nicht mehr weiter verfolgt worden. Soweit DB und EBA von Sicherheitsmängeln auf der TVE gesprochen hätten, hätten sich solche Mängel nicht näher konkretisieren lassen.

Aus den dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Akten ist ersichtlich, dass bereits im Jahr 2003 die DB AG sich an das NLSTBV gewandt hat mit den Hinweisen, dass der Charakter der TVE sich von einer technisch orientierten Versuchsanlage zu einer anwendungsnahen Betriebsanlage wandele, das Gesamtsystem sich jedoch in seiner Funktion hinsichtlich eines anwendungsnahen Betriebes unzureichend und auch nicht unter Berücksichtigung von Betreiberanforderungen entwickelt habe. Das Ansinnen der DB AG wurde seitens des NLStBV und des MW kritisch betrachtet.

Die Aufsicht über die niedersächsische Versuchsanlage sollte beim Land Niedersachsen verbleiben. Die Kompetenz hierzu sollte nicht abgegeben werden. Insofern widersprach Herr Harnacke in einer Besprechung mit dem EBA, der DB AG und dem MW dem Übernahmemodell. Im Rahmen des Übernahmeverlangens der DB, sah diese sich wegen der Häufung von Unfällen und gefährlichen Ereignissen mit fahrweggebundenen Instandhaltungsfahrzeugen im Rahmen des Testbetriebes und bestehender Defizite bei der Meldung, Untersuchung und Auswertung der Ereignisse und wegen Kommunikationsproblemen zwischen der DB und dem eingesetzten Betriebsleiter auf der TVE sowie der deutlichen Verzögerung des Nachweises der Systemsicherheit wegen wiederholtem Auftreten sicherheitskritischer technischer Fehler, veranlasst, die bestehenden sowie die künftig beabsichtigten Strukturen und Regelungen für den Betrieb der TVE zu prüfen und zu beurteilen. Die DB entschied auf Grund der Prüfung und ggf. anderer Überlegungen dann im August 2005, dass eine Übernahme für das Jahr 2006 nicht mehr in Betracht kam.“

4.1.2.3. Prüfung durch die DB-Konzernrevision

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Dr. Keil** hat angegeben, die Konzernrevision der Bahn AG sei nicht wegen irgendwelcher grundsätzlicher organisatorischer Fehler oder Aufstellungsprobleme bei der IABG tätig geworden, sondern habe prüfen sollen, ob dort eine Übereinstimmung mit dem Regelwerk der Deutschen Bahn AG bestehe und wie im Falle einer vollständigen Übernahme in das System der Bahn eine Integration erfolgen könnte. Ihm sei nicht bekannt, dass es im Revisionsbericht Hinweise auf eine Nichteinhaltung der Betriebsvorschrift oder andere Verstöße gegeben hätte. Die Revisoren seien zu dem Ergebnis gekommen, man müsse „aus Sicht der Aufstellung des Regelwerkes“ der DB AG „einige Dinge anders tun“ auf der TVE, falls die Verantwortung voll in die Hand der DB AG fallen sollte. Es habe eine intensive Diskussion zur Rolle des Betriebsleiters gegeben, insbesondere dazu, ob bei einer Übernahme der Organisationsform der IABG die erforderliche Unabhängigkeit des Betriebsleiters gegeben wäre. Inhaltlich sei der Revisionsbericht dann nicht mehr weiter relevant geworden, weil sich die Bahn auf seine Initiative hin entschlossen habe, aus dem Versuchsbetrieb auf der TVE auszusteigen.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, im Revisionsbericht habe es keine Kritik an der Sicherheit in Lathen gegeben. Es habe lediglich Überlegungen gegeben, aus organisatorischen Gründen den Betrieb und die Instandhaltung voneinander zu trennen.

Der **Zeuge Metzner** hat ausgesagt, nachdem die Konzernrevision der DB AG auf der TVE geprüft habe, habe es eine Schlussbesprechung gegeben. Dort seien keine sicherheitsrelevanten Mängel mitgeteilt worden, ganz im Gegenteil sei das Ganze positiv abgeschlossen worden.

Die **Zeugin Wäsch** hat angegeben, sie habe als Mitarbeiterin der technischen Revision bei der DB AG einen Auftrag vom 07.02.2005 erhalten. Den Revisoren gegenüber habe man den Anlass für die Revision so formuliert, dass es im Ergebnis verschiedener gefährlicher Ereignisse auf der Strecke zu Defiziten in der Untersuchung seitens der beteiligten Stellen gekommen sei, aber auch zu Defiziten in der Kommunikation zwischen dem Betriebsleiter und der Geschäftsführung der DB Magnetbahn und nicht zu entsprechend zeitnaher Unterrichtung der Eigentümerin. Wesentlicher Anlass der Revision sei auch die bevorstehende Übernahme der Betriebsführung durch die Bahn AG gewesen. Den Betriebsablauf auf der TVE als solchen habe sie überhaupt nicht beurteilt, auf dem Leitstand sei sie möglicherweise zehn Minuten gewesen. Die Revisoren hätten im Hinblick auf die betriebliche Organisation den Ist-Zustand auf der TVE dargelegt und verglichen, inwieweit der Ist-Zustand den Konzernregularien als Soll-Vorgaben entspreche. Eine Prüfung, ob die IABG die Betriebsvorschriften umgesetzt habe, sei nicht gemacht worden. Im Abschlussbericht habe es in Bezug auf die Sicherheit in Lathen keine Handlungsempfehlungen gegeben. Gravierende Sicherheitsmängel seien im Rahmen der Revision nicht bekannt geworden. Es sei festgestellt worden, dass die Unabhängigkeit und Weisungsungebundenheit des Betriebsleiters nicht hinreichend gesichert gewesen sei. Ungefähr im August 2005 habe sie erfahren, dass keine Übernahme der Betriebsführung durch die Bahn AG mehr angestrebt gewesen sei.

Der Zeuge Dr. Rühl hat ausgesagt, wesentliche Gründe für die Einholung des Revisionsberichts seien gewesen, dass es eine Häufung von kleineren Unfällen mit Instandhaltungsfahrzeugen und im Nachgang zu diesen Unfällen gewisse Kommunikationsprobleme zwischen der DB Magnetbahn und dem Betriebsleiter gegeben habe. Außerdem habe man die Prozesse und Organisationsstrukturen auf der Anlage dann, wenn man die Anlage übernehme, auch so gewollt, wie man das im Konzern üblicherweise geregelt habe. Man habe die Organisationsstrukturen untersuchen wollen. Über die kleineren Unfälle hinaus habe nichts vorgelegen, technische Fehler seien nicht bekannt. Den Gutachtern gegenüber habe er keinen Vorbehalt gehabt, dass sie den Job nicht richtig getan hätten, sondern nur, dass bezüglich einer Zulassung für eine Anwendungsstrecke nicht alles lückenlos abgedeckt sei. Als Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Revisionsbericht sei geplant gewesen, dass der Betriebsleiter von der DB und auch DB-Personal als Fahrdienstleiter hätten kommen sollen. Auch dann wäre der Betrieb auf der Basis des Versuchsanlagengesetzes weitergeführt worden, nicht der MbBO. Mit der Instandhaltung habe nicht die IABG beauftragt werden sollen, sondern die Industrie direkt. Im Revisionsbericht sei eine Reihe von insbesondere organisatorischen Maßnahmen aufgeführt gewesen, die zu treffen gewesen wären. Gravierende Sicherheitsmängel seien aus seiner Sicht in dem Revisionsbericht nicht aufgelistet gewesen.

In einem Vermerk des Zeugen Bannow (MW) vom 30.06.2004⁸⁴ heißt es u. a.:

Die Behauptung, dass die heutige Struktur erhebliche Sicherheitsrisiken für den kommerziellen Betrieb und die TVE berge, weil in fünf bekannt gewordenen Fällen sicherheitsrelevante Erkenntnisse nicht oder verspätet weitergegeben worden seien, ist entschieden zurückzuweisen. Mittelbar wird damit dem MW unterstellt, dass die vom ihm eingerichtete ‚Aufsicht‘ nicht die notwendige Sicherheit gewährleistet. (...)

In einem „Konzeptpapier - Übergang Aufsicht TVE auf das EBA“ des EBA vom 11.03.2004⁸⁵ heißt es u. a.:

„(...) Die heutige Struktur birgt erhebliche Sicherheitsrisiken für kommerziellen Betrieb und TVE! (In ca. 5 bekannten Fällen wurden sicherheitsrelevante Erkenntnisse nicht oder verspätet weitergegeben, Dunkelziffer unbekannt) (...)

Vorteile - alle: Verringerung finanzieller Risiken aufgrund erheblicher Verringerung von Sicherheitsrisiken (...)

Aus dem DB-Revisionsbericht 1302/05 vom 07.06.2005:

S. 7+8

„2.1 Ausgangssituation

„Am 28.11.2002 haben BMVBW, die DB AG und die Systemindustrie ein Programm zur Ertüchtigung der TVE beschlossen. Im Hinblick auf die Anwendungsstrecke München sollte die TVE in einen anwendungsnahen Zustand versetzt werden, um Versuche zur Weiterentwicklung der Magnetbahntechnik und Fahrplanbetrieb nach DB-Anforderungen durchführen zu können. Mit dem erfolgreichen Abschluss der Ertüchtigung und einem Probebetrieb in 2004 sollte die Betreiberrolle auf die DB AG übergehen. Unter anwendungsnahen Bedingungen soll auf der TVE die Magnetbahn-Technologie im Versuchs- und Dauerbetrieb getestet werden. Das Engagement der DB AG erfolgt mit dem Ziel der Erprobung von Anwendungsstrukturen, der Beurteilung der Gebrauchstauglichkeit des Systems durch Auswertung der Ergebnisse der TVE und der Verifikation des Instandhaltungsaufwandes.“

S. 9

„2.3 Magnetbahnbetriebsleiter

⁸⁴ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 97-98.

⁸⁵ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 103-109.

„Die Funktionsbeschreibung allein ist nicht geeignet den verbindlichen Rahmen für eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen GF und BL zu setzen. Fehlende Regelungen zu übertragenen Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten bergen die Gefahr, dass diese nicht ausreichend wahrgenommen werden.“

„Fazit: Es ist bedenklich, einen Betriebsleiter einzusetzen, der auf der Auftragnehmerseite auch die Verantwortung für die Instandhaltung trägt. Er ist zur Fa. IABG wirtschaftlich abhängig. Wirtschaftliche Risiken und Kompromisse bei sicherheitsrelevanten Entscheidungen sind daraufhin nicht auszuschließen.“

S. 15

2.5 Betriebsbedienstete

„Ausbildung der Betriebsbediensteten

Die Vorgehensweisen für Ausbildung, Nachschulung und Praxiserhalt der Betriebsbediensteten sind im BHB ausführlich beschrieben. Vor dem Einsatz sind danach die Betriebsbediensteten örtlich in die Bedienung der Anlagen usw. einzuweisen. Eine besondere Überprüfung der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten durch die Verantwortlichen ist nicht vorgesehen.

Fazit: Weil eine besondere Überprüfung der Betriebsbediensteten vor ihrem Einsatz nicht erfolgt, sind Fehlhandlungen nicht auszuschließen.(...)

Überwachung der Betriebsbediensteten

Die Überwachung der Betriebsbediensteten ist ein wesentliches Element der Sicherheitsaufsicht durch den zuständigen Geschäftsführer und damit auch durch den MBL [Magnetbahnbetriebsleiter]. Besondere Vorgaben zur Organisation und Ausgestaltung der Überwachungstätigkeit (...) gibt es nicht.

Fazit

Durch fehlende Vorgaben zur Ausgestaltung der Überwachungspflichten besteht das Risiko, dass der MBL seine Aufgaben nicht in ausreichendem Umfang ausüben kann.(...)

Vereinbarte Maßnahme

Es sollte ein Verfahren zur Überwachung der Mitarbeiter in direkter Anlehnung an das Modul (...) (Züge fahren und Rangieren – Mitarbeiter überwachen) eingeführt werden.“

2.6 Instandhaltungsmanagement

„Aufgrund der zwischen DB AG und dem BMVBW abgeschlossenen Verträge wird die operative Instandhaltung extern vergeben. Die Betreiberpflichten bleiben davon unberührt.“

„Fazit: Aufgrund fehlender Verfahren zur IH-Überwachung kann die Betreiberverantwortung nach der Betriebsübernahme nicht umfassend wahrgenommen werden.“

„Vereinbarte Maßnahme

Es ist ein geeignetes verfahren zu entwickeln mit dem die Kontrolle der Instandhaltungsorganisation, -planung und –durchführung sichergestellt werden kann. Dabei sollte auf bewährte bereits bestehende Verfahren im Konzern aufgebaut werden.“

Die Zeugen haben **zusammengefasst** angegeben, durch die Konzernrevision sei schwerpunktmäßig geprüft worden, inwieweit Struktur und Organisationsaufbau der IABG zu den Konzernregulativen der Bahn für den Fall passen würden, dass die Bahn den Betrieb auf der TVE selbst übernehmen würde. Ein wesentlicher Unterschied und damit potentieller Änderungsbedarf sei bei Position des Betriebsleiters festgestellt worden, insbesondere unter dem Gesichtspunkt von dessen Unabhängigkeit. Konkrete Sicherheitsmängel beim Betrieb durch die IABG seien nicht gesucht und nicht gefunden worden.

Aus den dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Akten ist ersichtlich, dass das MW sich gegen die Behauptung aus dem Revisionsbericht der DB, die Strukturen wiesen erhebliche Sicherheitsrisiken für den kommerziellen Betrieb und die TVE auf, verwahrt. Mittelbar würde dem MW dadurch unterstellt, dass die von ihm eingerichtete Aufsicht nicht die notwendige Sicherheit gewährleiste. Der Revisionsbericht hatte u.a. festgestellt, dass durch die Überlappung von Regel- und Projektor-

ganisation die Verantwortlichkeiten und Entscheidungsprozesse nicht durchgängig klar seien, dass Regelungen für übertragene Aufgaben fehlten und es bedenklich sei, einen Betriebsleiter einzusetzen, der auf der Auftragnehmerseite auch die Verantwortung für die Instandhaltung trage, denn er sei von der IABG wirtschaftlich abhängig. Wirtschaftliche Risiken und Kompromisse bei sicherheitsrelevanten Entscheidungen seien daraufhin nicht auszuschließen. Auch sei eine besondere Überprüfung der Betriebsbediensteten vor ihrem Einsatz nicht erfolgt und nicht vorgesehen, wodurch Fehlhandlungen nicht auszuschließen seien.

4.2. Zum Fragekomplex Nr. 2 („warum das 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“)

4.2.1. Begriff des Sicherheitskonzepts

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Meine** hat ausgesagt, für ein Sicherheitskonzept werde zunächst einmal eine Gefährdungsanalyse vorgenommen und ein Sicherheitsniveau festgelegt. Im Sicherheitskonzept stehe nicht, wie das realisiert werde. Dies sei technische Ausgestaltung, die eigentlich erst sehr viel später komme. Wenn ein Systemhersteller eine konkrete technische Komponente entwickeln wolle, müsse er natürlich wissen, welches Sicherheitsniveau diese Komponente erfüllen müsse. Da dies im Sicherheitskonzept festgelegt werde, müsse das Sicherheitskonzept erst einmal existieren, bevor man anfangen könne, eine konkrete Lösung zu entwickeln.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, ein Sicherheitskonzept sei eine Risikobetrachtung, mit der Gefährdungen festgestellt und dann mit Wahrscheinlichkeiten bewertet würden. Ein Konzept heiße nicht ein System.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** erklärt, ein Sicherheitskonzept setze bestimmte Anforderungen an ein zu erreichendes Sicherheitsniveau fest, gebe aber nicht an, durch welche konkreten technischen Maßnahmen das geforderte Sicherheitsniveau praktisch zu erreichen sei.

4.2.2. Inhalt des Sicherheitskonzepts für die Münchner Anwendungsstrecke

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat angegeben, das Münchner Konzept sei „nicht so offensichtlich“. Er könne dazu nur sagen, dass es zurzeit durch einen Experten geprüft werde.

Der **Zeuge Sawilla** hat erklärt, er habe leider keinen Einblick in die Dokumente zum Projekt München. Vom Hörensagen habe er gehört, dass es dort im Sicherheitskonzept ein ganz übergeordnetes „Requirement“ geben solle. Das sei also ein Wunsch, wie es in Zukunft einmal sein sollte.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat angegeben, er wisse nicht, was in München vorgesehen sei.

Der **Zeuge Hirche** hat ausgesagt, die Landesbehörde habe sich einige Monate vor dem Unfall bemüht, das Konzept für München zu bekommen. Nach seinen Informationen sei das Konzept unter Hinweis auf „Betriebsangelegenheiten“ im Rahmen einer noch nicht abgeschlossenen Prüfung durch das EBA nicht weitergegeben worden. Es solle für München ein Konzept eingereicht sein, das als Plan ein integriertes Sicherheitssystem vorsehe.

Der **Zeuge Werren** hat erklärt, er kenne das DB-Magnetbahn-Sicherheitskonzept nicht. In der Frage einer neuen Sicherheitstechnik habe er sich nie engagiert.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat angegeben, das Projekt in München sei eine Anwendungsstrecke und dafür sehe die MbBO die Aufstellung eines Sicherheitskonzeptes vor. Dieses Sicherheitskonzept orientiere sich an den Anforderungen einer Anwenderstrecke mit im Vergleich zu Lathen völlig anderen betrieblichen Randbedingungen.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, zu dem Betriebs- und Sicherheitskonzept für die Anlage in München - insbesondere im Hinblick auf die Einbindung von radgetriebenen Fahrzeugen - könne er nichts sagen, weil es sich um noch nicht abgeschlossene Dinge handele.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, er habe, nachdem ihm bekannt geworden sei, dass die DB Magnetbahn GmbH ein Sicherheitskonzept beim EBA eingereicht habe, das EBA und die DB Magnetbahn um Überlassung gebeten. Erhalten habe er das Sicherheitskonzept bislang nicht. Der vom Fachausschuss Magnettechnik veröffentlichte „Gelbdruck“ enthalte als Entwurf Überlegungen von Fachleuten, die zur Diskussion gestellt würden, aber noch kein Regelwerk seien. Das sei etwas ganz anderes als das sog. Münchener Sicherheitskonzept.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat angegeben, er glaube nicht, dass schon ab dem Jahr 2002 von der DB gegenüber der Industrie die Forderung nach einem integrierten Sicherungskonzept auch für Werkstattwagen gestellt worden sei. In dem Sicherheitskonzept für München seien auch die Sonderfahrzeuge enthalten. Es werde keine Servicefahrzeuge geben, die außerhalb eines regulierten Betriebs seien, sondern alle Fahrzeuge, die sich bewegen, würden in diesem System erfasst und gesteuert. Insoweit könne sich das, was auf der Versuchsstrecke passiert sei, in München nicht wiederholen. Das Sicherheitskonzept für München sei eine Spezifikation und noch nicht realisiert. Das Sicherheitselement sei von Anbeginn an Bestandteil des Lastenheftes für München gewesen.

Der **Zeuge Huber** hat ausgesagt, das Sicherheitskonzept für München sei nach den Vorschriften der MbBO gesondert einzureichen, werde vom EBA gesondert beschieden und unterliege der Geheimhaltung, sei aber in seinem Ministerium vorhanden. Es seien auch Wartungsfahrzeuge in das Sicherheitskonzept für München einbezogen, d. h. es erfolge eine automatische Sicherung. Man habe ein Gutachten in Auftrag gegeben, um Erkenntnisse aus dem bedauerlichen Unfall auch für München zu ziehen. Das Gutachten liege noch nicht vor, ein Zwischenergebnis besage aber, dass eine größere Änderung am Sicherheitskonzept in München wohl nicht anstehe.

Der **Zeuge Menn** hat erklärt, mit Fragen des DB-Magnetbahn-Sicherheitskonzeptes in München sei er nicht befasst gewesen.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** angegeben, Einzelheiten über das Sicherheitskonzept der Münchner Anwendungsstrecke seien noch nicht allgemein bekannt. Das Sicherheitskonzept sehe aber offenbar vor, dass auch die Radfahrzeuge automatisch gesichert würden. Es handele sich bei dem Sicherheitskonzept um eine noch nicht realisierte Spezifikation.

4.2.3. Anwendbarkeit des Münchner Sicherheitskonzeptes oder einzelner Ausführungstechniken hieraus auf die TVE

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Dr. Keil** hat angegeben, das Sicherheitskonzept für das Projekt in München orientiere sich an den Anforderungen einer Anwenderstrecke mit im Vergleich zu Lathen völlig anderen betrieblichen Randbedingungen. Es sei nicht Sinn und Zweck einer Versuchsanlage und gehe auch nicht, eine kommerzielle Anwenderstrecke eins zu eins abzubilden.

„Wenn die Genehmigungsbehörde aber, unabhängig davon, ob es technisch oder organisatorisch gelöst werden kann, eine technische Lösung fordert, spielt die Einhaltung der Re-

geln der Technik eigentlich nur eine zweitrangige Rolle, denn dann muss eine entsprechende Lösung eingesetzt und nachgewiesen werden.“

Der **Zeuge Pietzonka** hat erklärt, eine Versuchsanlage könne man nicht mit einer Anwendungsstrecke vergleichen.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, für eine Versuchsanlage und für eine für den Regelverkehr vorgesehene Anlage würden sehr unterschiedliche Randbedingungen und ganz andere Regelungen gelten.

Der **Zeuge Rebentisch** hat angegeben, wenn in dem vom ihm und dem Zeugen Meine geschriebenen Artikel aus dem *Eisenbahningenieur* 3/2005 die Forderung nach einer Gesamtsystemprüfung aufgestellt werde, so sei dies letztlich eine Vorgabe aus der MbBO. Er möge und könne dem Land nicht vorschreiben, die Regelungen der MbBO für eine Anlage anzuwenden, die nicht der MbBO unterliege. Zwingend sehe die MbBO eine Einbindung der Sonderfahrzeuge in die automatische Sicherheitstechnik nicht vor. Wenn die MbBO für die TVE zur Anwendung gekommen wäre, wäre das mit Sicherheit ein Betrieb geworden, der den Ausnahmestimmungen nach § 5 unterlegen hätte, wonach für Versuchs- und Probebetrieb Ausnahmen zulässig seien.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, wenn in dem von ihm und dem Zeugen Rebentisch geschriebenen Artikel aus dem *Eisenbahningenieur* 3/2005 die Forderung nach einem Gesamtsicherheitskonzept aufgestellt werde, dann ergebe sich das letztlich aus der MbBO und betreffe eine öffentliche Magnetschwebbahn. In Lathen bestehe mit dem VersuchsanlagenG eine ganz andere gesetzliche Grundlage und gebe es eine solche Forderung eben nicht. Grundsätzlich sei die Erstellung eines gesamthaften Sicherheitskonzeptes immer sinnvoll, egal was für eine Anlage man betreibe. Ob es für den Versuchsbetrieb in Lathen erforderlich sei, liege in der Verantwortung der zuständigen Aufsichtsbehörde und des Betreibers. Die Frage sei letztlich, ob man es als Anwendungsbetrieb oder als Versuchsbetrieb mit Demonstrationsfahrten für Besucher ansehe. Die Anforderungen der MbBO erfülle die TVE in bestimmten Punkten nicht, was aber nicht damit zusammen hänge, dass man das nicht wolle. So gehe die MbBO z. B. von einem automatisierten Betrieb aus und fordere eine Bahnsteigtüranlage, in Lathen gebe es aber keinen automatisierten Betrieb und beim Einsteigen klappe das Personal Klappbrücken aus. Außerdem fordere die MbBO einen Systemsicherheitsnachweis. Ob das in Lathen auch vorliege, habe er im Einzelnen nicht verfolgt.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, auf die Ausstattung der (Versuchs-) Anlage mit Technik habe er keinen Einfluss gehabt. Solange die Regeln der Technik eingehalten worden seien und ihm der Gutachter bestätigt habe, dass die Betriebssicherheit gegeben sei, habe er keine Möglichkeit, mehr zu fordern. Wenn ein Gutachter eine Empfehlung zu Sicherheitsfragen gemacht habe, habe er nie widersprochen. Er habe keine Empfehlungen zu Sicherheitsfragen gegeben, ohne dass die Gutachter vorher eine solche Empfehlung ausgesprochen hätten.

Aus Befragung von **Minister Hirche im Wirtschaftsausschuss vom 03.11.2006, S. 11:**
„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.“

Zeugenaussage (PUA, 6. öff. Sitzung, S. 18) von Herrn **Prof. Dr. Siefer:**
„Der Zeuge Prof. Dr. Siefer hat erklärt, die Zulassungsbehörde könne die Genehmigung für ein neues Fahrzeug auch von einer bestimmten Weiterentwicklung in der Sicherheitstechnik abhängig machen.“

Zeugenaussage (PUA, 19. öff. Sitzung, S. 15) von **Herrn Mehdorn:**
Auf den Vorhalt des Abg. Hagenah an Herrn Mehdorn, „dass offensichtlich für München dann ein Standard gesetzt wurde, der für Lathen, wo Sie als Inhaber der Betriebsgenehmigung auch entsprechend Verantwortung trugen, von Ihnen so nicht für notwendig erachtet wurde.“, antwortete dieser: „Wissen Sie, wenn Sie ein Flugzeug bauen, dann bauen Sie drei Prototypen und testen sie; das erste Serienflugzeug sieht sicherlich anders aus als die drei

Testflugzeuge. Das ist ganz normal. Wir sorgen bei diesem Betriebssystem, das Menschen befördern soll, am Ende dafür, dass wir alle Erkenntnisse aus dem Test zugrunde gelegt haben. Ja, das ist so.“ (Mehdorn, 19. öffentliche Sitzung des 19. PUA, 22.02.2007, S. 15)

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** erklärt, eine Versuchsanlage wie in Lathen und eine Anwendungstrecke wie in München würden notwendig erhebliche Unterschiede aufweisen. Erwägungen in einem von den Zeugen Rebentisch und Meine geschriebenen Zeitschriftenartikel zu einem Gesamtsicherheitskonzept bezögen sich nur auf Anlagen, für die die MbBO gelte.

In einem Testbetrieb brauche man nicht einen so hohen Sicherheitsstandard wie in einem Betriebssystem, das Menschen befördern soll. Anders als von Minister Hirche ausgesagt erklärten mehrere Zeugen, wenn die Genehmigungsbehörde es wolle, könne sie jederzeit höhere Sicherheitsstandards festlegen und die Betreiber hätten das dann umzusetzen.

4.3. Zum Fragekomplex Nr. 3 („ob bereits ein auf der TVE einsetzbares integriertes Sicherheitssystem verfügbar gewesen wäre und wenn nein, wie lange eine Entwicklung eines solchen Sicherheitssystems gedauert hätte“)

4.3.1. Verfügbarkeit eines integrierten Sicherheitssystems

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat angegeben, in der Literatur zum Transrapid spiele das Thema Wartungsfahrzeuge so gut wie gar keine Rolle. Verfügbar und sicherlich auch zu adaptieren sei die Technik eines European Train Control System (ETCS), wobei für Magnetfahrzeuge wegen des magnetischen Umfelds bestimmte Prüfungen noch gemacht werden müssten, ob dieser Datenfluss dort dann auch funktioniere. Natürlich könne man für solche Systeme nicht irgendwie zu einem Elektronikfachhandel gehen, ins Regal greifen und ungetestet ein oder zwei Sachen verwenden. Ohne weiteres könne man Technik von der Bahn nicht adaptieren.

Der Sachverständige geht davon aus, nach seinem Verständnis müsse ein Gutachter, wenn er ein bestimmtes System prüfen müsse, - ein Gesamtsystem und nicht nur ein Fahrzeug oder einen Fahrweg oder ein bisschen Betriebsleitweg, prüfen muss. Der Gutachter müsse eine Gesamtsicht haben und das müsse im Auftrag entsprechend formuliert werden. Wenn ein beauftragter Gutachter bei einer Transrapid-Fachtagung das Fehlen einer Gesamtbetrachtung der TVE als offenes Thema beschreibe, dann muss er es auch so formulieren, dass das noch zu untersuchen ist.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, es gebe noch keine Technologie, um Radfahrzeuge in die Betriebsleittechnik einzubinden. Man habe hierzu im Fachausschuss Betriebsleittechnik versucht, die Anforderungen zu formulieren, sei in Details geraten, die sich mit anderen Ausführungsgrundlagen widersprachen, habe die Formulierung der Anforderungen nach zwei Tagen abbrechen müssen und erst kürzlich festgestellt, dass es bis heute keine Funktionsbeschreibung und keine Spezifikation für eine solche Software gebe. Man brauche nicht nur vier Lesegeräte, sondern noch signaltechnisch sichere Rechner und zusätzliche sicherungstechnische Funktionen.

Der **Zeuge Hirche** hat erklärt, das im Münchner Konzept vorgesehene integriertes Sicherheitssystem werde bis heute nirgendwo auf dem Markt angeboten und müsse erst nach Auftragserteilung von der Industrie umgesetzt und verwirklicht werden.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, er wisse nichts von einem Vorhandensein möglicher einsetzbarer integrierter technischer Sicherheitssysteme.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, ihm sei nicht bekannt, ob ein integriertes Sicherheitskonzept verfügbar sei. Auf seine Nachfrage bei der DB Magnetbahn sei ihm erklärt worden, die Fa. Siemens habe ein solches System für München optional angeboten.

Der **Zeuge Huber** hat erklärt, das Sicherheitssystem für München sei ein Konzept.

Der **Zeuge Menn** hat angegeben, mit Fragen eines Vorhandenseins möglicher einsetzbarer integrierter Sicherheitssysteme sei er nicht befasst gewesen.

Der **Zeuge Bannow** hat ausgesagt, ein „integriertes Sicherheitskonzept der DB von 2002/2003“ sage ihm nichts. Er habe mit diesen Dingen nichts zu tun gehabt.

Zeugenaussage (PUA, 19. öff. Sitzung, S. 11) von **Herrn Mehdorn**:

Der Zeuge Mehdorn erklärte, wenn wir den Auftrag bekommen hätten mit der Transrapidstrecke in München schon 2006 ans Netz zu gehen, wäre auch schon früher ein Sicherheitskonzept für München in Auftrag gegeben worden und hätte auch 2006 vorgelegen.“

Schreiben der **FA.Siemens** an Staatssekretär Werren vom 31.10.2006: MW Lfd.Nr.24, S. 169 „Was die technische Sicherungen betrifft, so existiert ein vielfältiges Spektrum an Komponenten und Systemen der Zugsicherung. Die Entscheidung für konkrete Lösungen fällt der Betreiber (...) Nach dieser Festlegung werden dann die vorhandenen Produkte für die konkrete Lösung ausgewählt bzw. nötigenfalls an die Spezifika (...) angepasst.“

In einem Schreiben der **DBMB Herrn Keil** an Staatssekretär Werren vom 31.10.2006 in: MW Lfd. Nr. 24, S. 167 f heißt es u.a.

„Die DB Magnetbahn GmbH hat in ihrem Lastenheft für München eine Einbindung aller fahrweggebundenen Instandhaltungsfahrzeuge in die technische Sicherung gefordert. (...) Die von der DB Magnetbahn GmbH geforderte adäquate Umsetzung dieser Anforderung obliegt der Industrie.“

In der **Bundestags-Drucksache 16/3247** vom 06.11.06, S.2 heißt es:

„Nach Kenntnis der Bundesregierung bedarf es nicht der Entwicklung neuer Sicherheitseinrichtungen, weil nach Aussagen der DB Magnetbahn GmbH (DB MB) geeignete Systeme aus dem Rad- /Schiene-Bereich adaptiert werden können.“

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** erklärt, ein fertiges integriertes Sicherheitssystem, das auch die Radfahrzeuge automatisch sichere, sei derzeit noch nicht vorhanden. Es gebe unterschiedliche Ansätze zur Realisierung einer automatischen Sicherung.

Wenn allerdings der Auftrag bestanden hätte die Transrapidstrecke in München schon in 2006 ans Netz zu bringen, wäre auch schon früher ein Sicherheitskonzept in Auftrag gegeben worden. Ein Gutachter müsse grundsätzlich das Gesamtsystem begutachten und nicht nur ein Fahrzeug, einen Fahrweg oder den Betriebsleitweg.

4.3.2. Zeitlicher und finanzieller Aufwand für die Entwicklung eines integrierten Sicherheitssystems

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes angegeben:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat erklärt, er könne leider keine Aussage dazu machen, was ein System über die Elektronik des Antriebs oder ein separates System kosten würde und welches sich ggf. schneller realisieren ließe. Insgesamt sei die Häufigkeit des Einsatzes des Wartungsfahrzeuges nicht transparent gewesen. Wenn ein Wartungsfahrzeug einmal pro Monat hinausfahre, sei es unter ökonomischen Gesichtspunkten unsinnig, da ganz viel zu investieren, weil man natürlich ein solches System auch nicht unnötig mit Kosten befrachten wolle. Er könne nicht abschätzen, wie lange Zeit Entwicklung und Einbau eines Sicherungssystems auch für Werkstattwagen brauchen würden. Er würde vermuten, dass dies innerhalb eines Jahres machbar sein müsste.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, eine Softwareentwicklung Richtung einer Betriebsleittechnik Radfahrzeug sehe er nicht und sei innerhalb eines Jahres oder von eineinhalb Jahren nicht realisierbar, wenn man es forciert anpacke - d. h. wenn die Verträge geschlossen sei-

en -, vielleicht in einem Jahr. Die Kosten eines vergleichbaren Sicherungsrechners für eine Straßenbahn erreichten 50 000 bis 60 000 Euro, mit einer entsprechenden Software und Verkabelung 120 000 bis 150 000 Euro. Ein Sicherungsrechner mit einer entsprechenden Software für ein Radfahrzeug auf der TVE wäre eher in der Größenordnung Faktor zehn bis Faktor 20 einzuordnen.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat angegeben, er wisse nicht, ob jetzt nach dem Unfall die Hilfsfahrzeuge in vollem Umfang in die Betriebsleittechnik einbezogen werden sollen oder andere Maßnahmen ergriffen würden, die genauso greifen würden und weniger kostenintensiv seien. Es werde überlegt, den Betrieb des Transrapid-Fahrzeuges nur dann zu erlauben, wenn alle anderen Hilfsfahrzeuge irgendwo geparkt seien und dieses Parken der Betriebsleittechnik auch gemeldet worden sei. Das sei natürlich sehr aufwändig und sehr umständlich, und es gebe Gründe, weshalb man das früher nicht gemacht habe.

Der **Zeuge Steinert** hat ausgesagt, nach dem Stand der Technik müsse es nicht zwangsläufig eine automatische technische Einbindung der Radfahrzeuge geben. Das sei nicht zwingend vorgesehen.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat erklärt, die Anforderungen im Lastenheft für das Projekt München seien konzeptionell-funktionale Anforderungen, aber nicht auf die Anwendung einer konkreten Lösung ausgerichtet. Die Frage, wann und wie man diese Forderungen des Lastenheftes technisch umsetzen könne, müsse die Industrie beantworten.

Der **Zeuge Steinmetz** hat ausgesagt, die gesamte Betriebskonstellation auf der TVE in einer betriebsleittechnisch gesicherten Technik abzubilden sei - so könne man sagen - unlösbar.

Der **Zeuge Meine** hat angegeben, es sei reine Spekulation, wie lange es gedauert hätte, wenn die DB AG die TVE und das EBA die Aufsicht übernommen hätten und dann ein Sicherheitskonzept für die TVE aufgestellt, eingereicht und bewertet worden wäre.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, er könne nicht beurteilen, wie lange die Entwicklung eines solchen Systems dauere. Auf seine Nachfrage bei der DB Magnetbahn sei ihm erklärt worden, die Fa. Siemens habe ein solches System für München optional angeboten. Für München solle es etwa ab 2009 verfügbar sein.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat ausgesagt, das System, wie es für München spezifiziert sei, entspreche den technischen Möglichkeiten, die es dann - das sei ja frühestens im Jahr 2010/2011 - geben werde. Es könne nicht anders sein, als dass es sich um eine Konzeptforderung handele, die von der Technik her erst 2010 realisierbar sei.

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** angegeben, Schätzungen zum voraussichtlichen zeitlichen und finanziellen Aufwand für die Entwicklung eines integrierten Sicherheitssystem ließen sich nur schwer machen. Wenn ein solches Sicherheitssystem überhaupt auch für eine Versuchsanlage wie die TVE möglich sein sollte, wären wohl Zeiträume von mindestens einem Jahr oder länger und erhebliche Kosten zu erwarten.

4.4. Zum Fragekomplex Nr. 4 („ob und wenn ja, welche Hinweise der Betreiber, die TÜV-ARGE und/oder die Genehmigungsbehörde vor der Betriebsgenehmigung für die TVE vom 01.04.2006 vom Betriebspersonal, von Mitarbeitern des TÜV oder von Wissenschaftlern und Transrapidfachleuten zu möglichen Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb von Magnetfahrzeugen und nicht magnetbetriebenen Fahrzeugen bei der TVE erhalten haben und wenn ja, warum die Hinweise ggf. nicht berücksichtigt worden sind, und ob sich aus der wissenschaftlichen Diskussion einschlägige Hinweise ergeben haben, die der sorgfältige Betrachter hätte wahrnehmen können und die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen“)

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Die **Zeugin Dr. Grote** hat ausgesagt, ein Parallelbetrieb von Magnetschwebefahrzeug und Werkstattwagen sei ihr nicht bekannt gewesen. Von Wünschen von Mitarbeitern auf der TVE

nach einer Verbesserung der Sicherheitstechnik oder von irgendwelchen Sicherheitsproblemen habe sie keine Kenntnis.

Der **Sachverständige Prof. Dr. Siefer** hat erklärt, in der Literatur zum Transrapid spiele das Thema Wartungsfahrzeuge so gut wie gar keine Rolle.

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat ausgesagt, es habe von Mitarbeitern Vorschläge oder Fragen zur Erhaltung der Sicherheit gegeben. Dies habe sich aber in der Hauptsache auf seinen eigenen Prüfbereich bezogen, der die konventionellen Anteile der Bahn wie beispielsweise Blitzschutz, elektrostatische Entladung und allgemeine Installationen umfasse. Diese Fragen seien erörtert und auch geklärt worden. *Er gab an, dass ihm bekannt gewesen sein, dass der Führer des Sonderfahrzeuges nicht den Funkverkehr zwischen der Magnetschwebbahn und dem Leitstand abhören konnte. Dies sei eine Frage gewesen, die er mit den Kollegen vom TÜV Rheinland erörtert habe, die ihm überzeugend dargelegt hätten, es sei kein Risiko. Die Regelung sei also nicht zufällig und nicht aus Versehen getroffen worden, sondern sei Absicht.*

Der **Zeuge Stürwold** hat angegeben, er habe bei den ersten Betriebsgenehmigungen selber miterlebt, dass es bei den Beteiligten fachlich unterschiedliche Einschätzungen gegeben habe. Praktische Beispiele zu nennen, falle ihm schwer; das seien aber normale Diskussionen wie zwischen Technikern üblich gewesen und anschließend komme man zu einem befriedigenden Ergebnis.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, mögliche Sicherheitsdefizite auf der Versuchsstrecke, insbesondere im Parallelbetrieb Magnetfahrzeug und Radfahrzeug seien ihm vor dem Unfall nicht bekannt gewesen.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat ausgesagt, ihm seien in Bezug auf den TR 08 keine Beispiele bekannt, bei denen der TÜV in Richtung Systemhersteller aktiv geworden sei und die für die Betriebssicherheit gravierend gewesen seien. Früher, nämlich beim TR 05 und in den 80er Jahren, habe es Brände wegen Problemen mit der sehr hohen Energie in den Batterien gegeben.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, bei seinem Besuch Anfang November 2004 auf der TVE sei nicht über Sicherheitsfragen oder sonstige sicherheitsrelevante Aspekte geredet worden. Während seiner Amtszeit bis zum Unfallzeitpunkt sei er zu keinem Zeitpunkt von der Landesbehörde oder von seinem Referat 44 über irgendwelche sicherheitsrelevanten Vorkommnisse auf der Transrapid-Strecke unterrichtet worden. Er habe nie Hinweise auf mögliche Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb erhalten.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat erklärt, in der Zeit seiner Verantwortung sei ihm nichts über einen Parallelbetrieb zugetragen worden, oder dass es Handlungsbedarf beim Einsatz von Werkstattfahrzeugen gebe, auch nicht nach dem Glätteisunfall.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat ausgesagt, ihm sei nicht bekannt, dass es im Hinblick auf die Einbeziehung der Radfahrzeuge in eine technische Sicherung während der gesamten Zeit zu eventuell sicherheitsrelevanten Vorfällen gekommen wäre.

Der **Zeuge Pietzonka** hat angegeben, er habe mit der sicherheitstechnischen Einbindung von Radfahrzeugen nicht direkt zu tun gehabt. Ihm persönlich sei auch nichts dazu bekannt, dass nach Hinweisen von Mitarbeitern die Werkstattwagen einbezogen werden sollten. Gefährliche Situationen oder Beinaheunfälle habe er nicht erlebt und seien ihm nicht bekannt.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat erklärt, es habe nach dem Glätteisunfall mit den Radfahrzeugen aus dem Mitarbeiterkreis die Anregung gegeben, man würde sich sehr viel von der Anwendung eines GPS-Systems zur Ortsbestimmung vorhandener Radfahrzeuge versprechen. Das GPS-System habe aber letztlich keine Einwirkung auf die BLT 4, sondern sei ein von der Betriebsleittechnik entkoppeltes System. *Er ließ offen, ob der Inhalt der dpa-Meldung vom 26.09.06. richtig sei. Wichtig sei, dass über etwas gesprochen worden ist, was man vielleicht so verstehen könnte. Nach dem Glätteisunfall hätte es aus dem Mitarbeiterkreis die Anregung gegeben, man würde sich sehr viel von der Anwendung eines GPS-Systems zur Lokalisierung, zur Ortsbestimmung vorhandener Radfahrzeuge versprechen. Auf dem Weg zur Etablierung hätten dann auch finanziell begründete und sachlich begründete Widerstände ge-*

geben. Das GPS-System habe aber letztendlich keine Einwirkungen auf die BLT 4, sondern sei ein von der Betriebsleittechnik entkoppeltes System.

Der **Zeuge Steinmetz** hat angegeben, von allen Experten sei ihm nie berichtet worden, dass beim Bedienen der Betriebsleittechnik auch nur ein einziges Mal ein Fehler festgestellt worden wäre. Es seien an ihn von Mitarbeitern keine Hinweise herangetragen worden, dass die Sonderfahrzeuge in die Betriebsleittechnik integriert werden müssten oder sollten.

Der **Zeuge Strauch** hat erklärt, ihm im operativen Bereich sei nicht zu Ohren gekommen, dass es bei den Beschäftigten nach dem Glatteisunfall Diskussionen über eine erforderliche Verbesserung der Sicherheitstechnik oder der Sicherheitssysteme gegeben habe. Man habe keine Sicherheitsprobleme bei den Rangiervorgängen gesehen.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, ihm seien keinerlei Hinweise von Mitarbeitern, Wissenschaftlern oder Gutachtern zur Gefährdung des Betriebs bekannt gewesen.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat erklärt, das Sicherheitskonzept auf der TVE bezüglich der Absicherung der Werkstattwagen kenne er nicht.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, mit Hinweisen auf mögliche Gefährdungen aus dem Parallelbetrieb sei er nicht befasst gewesen.

In einer **dpa-Meldung** vom 26.09.06 erklärte Prof. Dr. Schwarz, dass es vor ein bis zwei Jahren den Wunsch vom Teststreckenpersonal gegeben habe, auch Werkstattwagen in das technologische Sicherungskonzept mit einzubeziehen. Das Anliegen sei jedoch verworfen worden unter Hinweis darauf, dass es sich in Lathen um eine Versuchsanlage, nicht aber um eine zur Praxisanwendung handele.... Der Wunsch nach verbesserter Sicherheit sei auch deswegen nachvollziehbar, weil in den vergangenen Jahren neben Versuchsfahrten auch Besucherfahrten mit 750.000 Transrapid-Touristen gegen Zahlung eines Fahrpreises unternommen wurden.

Schreiben der **DB Herr Jerratsch** an Herrn Harnacke vom 13.11.03, MW Lfd. Nr. 18, S.79: „Es bestehen zunehmend Zweifel, ob die fachlichen Anforderungen an Zulassung und Genehmigung für den konkreten Betrieb durch die Gutachter der TVE lückenlos abgedeckt werden können. Die Bindung an eine einzige Organisation ist deshalb weder aus Wettbewerbs- noch aus fachlichen Gründen wünschenswert.“

In dem **Revisionsbericht der DB** heißt es zur Diskussion um die von der Genehmigungsbehörde empfohlene Einsetzung eines Betriebsleiters durch die IABG: „Risiken und Interessenkollisionen sind bei sicherheitsrelevanten Entscheidungen nicht auszuschließen.“

Zeugenaussage von **Frau Wäsch, DB Revision** (PUA, 21. öff. Sitzung S. 24): Frau Wäsch erklärte, die Konzernrevision habe festgestellt, die Unabhängigkeit und Weisungsungebundenheit des Magnetbahnbetriebsleiter müsse sichergestellt werden, was die Untersuchung nicht ergeben habe.“

Die Zeugen und der Sachverständige haben **zusammengefasst** angegeben, es habe Hinweise von Mitarbeitern auf mögliche Gefährdungen gegeben. Deshalb sei auch das GPS-System nach dem Glatteisunfall eingeführt worden. Aus den dem Ausschuss vorliegenden Akten ist zu entnehmen, dass schon vor einigen Jahren der Wunsch geäußert worden ist, auch Sonderfahrzeuge wie Werkstattwagen in das technologische Sicherungskonzept mit aufzunehmen. Das sei aber verworfen worden, weil es sich in Lathen um eine Versuchsanlage und nicht um eine Praxisanwendung handele. Die Mitarbeiter der TÜV-Arge hätte auch die Tatsache diskutiert, dass der Führer des Sonderfahrzeuges nicht den Funkverkehr zwischen der Magnetschwebebahn und dem Leitstand abhören konnte. Der TÜV-Rheinland habe jedoch überzeugend dargestellt, es sei kein Risiko, die Regelung sei Absicht. Darüber hinaus bestanden schon im Jahr 2003 bei der DB zunehmend Zweifel, ob die fachlichen Anforderungen an Zulassung und Genehmigung für den konkreten Betrieb durch die Gutachter der TVE lückenlos abgedeckt werden können. Die Bindung an eine einzige Organisation sei deshalb weder

aus Wettbewerbs- noch aus fachlichen Gründen wünschenswert. Hinsichtlich der von der Genehmigungsbehörde empfohlenen Einsetzung eines Betriebsleiters durch die IABG, stellte der dem NLStBV bekannte Revisionsbericht der DB fest, dass Risiken und Interessenkollisionen bei sicherheitsrelevanten Entscheidungen nicht auszuschließen seien, denn die Untersuchung habe ergeben, dass Unabhängigkeit und Weisungsungebundenheit des Magnetbahnbetriebsleiter sichergestellt werden müsse.

Zur Handhabung der vorhandenen Sicherungsmittel, insbesondere der Fahrwegsperrung, wird auf den weiter unten stehenden Punkt 4.7. hingewiesen.

4.5. Zum Fragekomplex Nr. 5 („ob einzelne Sicherheitsbetrachtungen gefehlt haben, die bei der Entscheidung über die Betriebsgenehmigung hätten berücksichtigt werden müssen, und ob es vor der Betriebsgenehmigung vom 01.04.2006 Hinweise an den Betreiber, die TÜV-ARGE und/oder die Genehmigungsbehörde zum Fehlen dieser Sicherheitsbetrachtungen gegeben hat“)

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat angegeben, das Risiko bei menschlichen Handlungen liege bei 10^{-2} bis 10^{-3} , d. h. bei einem Fehler auf 100 bzw. 1000 Entscheidungen. Die erprobten technischen Systeme seien bei 10^{-6} bzw. 10^{-7} . In der Eisenbahnsignaltechnik werde heute gefordert, dass man im Zusammenspiel Mensch/Maschine einen Wert von 10^{-9} habe. Ein unfallfreies System gebe es nicht. Die technische Sicherung in Lathen, die durch Fahrsperrungen gegeben sei, werde nicht durch die Fahrzeuge automatisch angeschaltet, sondern eben nur von Menschen. Das sei bei einer Versuchsanlage sogar sinnvoll. Bei einer Versuchsanlage müsse man gerade ab und zu ohne technische Einrichtungen arbeiten können, um bestimmte Szenarien durchzuspielen. Das Problematische sei, dass diese Einrichtungen anscheinend auch nicht in Betrieb gewesen seien, wenn Personenverkehr auf der Anlage stattgefunden habe.

Der **Zeuge Balfanz** hat ausgesagt, er sei nach langen beruflichen Erfahrungen im Bereich der Risikoanalyse, zuletzt für den TÜV Nord, seit Juni 2005 im Ruhestand. Er habe kein Insiderwissen zum Transrapid, sondern habe die Informationen aus den Medien zugrunde gelegt. Man müsse zwischen einer automatisch-technischen Absicherung und einer Absicherung durch eine Personalstruktur unterscheiden. Er gehe davon aus, dass eine Versagenswahrscheinlichkeit von 10^{-6} - das entspreche einem Unfall in 1 Million Jahren - durch Personalhandlung nicht möglich sei, sondern nur durch technische Maßnahmen. Mit Personalhandlung sei ein Sicherheitsstandard von 10^{-4} - das entspreche einem Unfall in 10.000 Jahren - zu realisieren. Ihm sei nicht bekannt, ob irgendwelche Sicherheitsbetrachtungen bei der TVE gefehlt haben, weil er keine Insiderkenntnisse habe. Allgemein sei es so, dass der Erfahrungsrückfluss ein ganz wichtiges Instrument sei, um ein Sicherheitsniveau zu gewährleisten, und sich jede Verkomplizierung eines Handlungsablaufs negativ auf die Zuverlässigkeit der Handlung auswirke. Wenn man das System ohne den Werkstattwagen betrachte, handle es sich um ein hoch automatisiertes und hoch zuverlässiges System. Bezogen auf die Schadenshäufigkeit liege bei der TVE eine sehr positive Erfahrung vor.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, ein Gesamtsicherheitsnachweis für die TVE sei angedacht gewesen, als ein Austausch der Betriebsmannschaft geplant gewesen sei. Als es zu diesem Austausch doch nicht gekommen sei, sei alles so verblieben. Die Personalverantwortung gehe von einer Fehlerquote von 10^{-3} aus, wenn man zwei oder drei Personen einbeziehe, sei man bei 10^{-9} . Wenn man dann noch die Sicherheitsebene Fahrwegsperrung einbeziehe, sei man bei „Zehnhochichweißnichtwieviel“. Bei Straßenbahnen z. B. habe man auch nur eine reine Personalverantwortung.

Der **Zeuge Otte** hat angegeben, ein Sicherheitsfaktor von 10^{-3} sei sicher nicht ausreichend, um einen Fahrbetrieb mit Passagieren zu organisieren. Deswegen sei ja gerade eine Mehrstufigkeit vorgesehen mit zwei Personen im Leitstand, dem Fahrer und den Fahrwegsperrungen.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, ein Sicherheitsfaktor von 10^{-3} beziehe sich auf eine Person. Wenn mehrere Personen eingesetzt würden, die sich gegenseitig überwachen würden und die ihre Informationen aus diversitären Quellen bezögen, werde man natürlich besser als 10^{-3} . Wenn zwei Personen unabhängig voneinander handelten, läge man bei 10^{-6} . Wenn man den Fahrer berücksichtige, der vorn hinaussehen solle, sei man bei 10^{-9} . Es sei schwer zu beantworten, ob ein paralleler Betrieb von Werkstattwagen und Transrapid unter Personalverantwortung gleich sicher sein, als wenn man den Parallelbetrieb unter technischer Sicherheit betreibe. Wenn die Personalverantwortung so durchgeführt werde, wie man das dem TÜV immer vorgeführt habe, habe man eine vergleichbare Sicherheit. Da es den Unfall gegeben habe, werde sich der TÜV danach nicht mehr in dem Maße auf die Personalverantwortung verlassen wollen, sondern jetzt zusätzliche technische Sicherheitseinrichtungen wollen. Wenn man zu viele Sicherheitslevel übereinanderlege und dann auch noch mit Personalverantwortung versee, scheine es wohl so zu sein, dass sich letztendlich jeder auf den anderen verlassen und die wirklich belastbaren Sicherheitseinrichtungen nicht genutzt würden. Weniger sei manchmal mehr.

Der **Zeuge Steinmetz** hat erklärt, die technische Betriebsleittechnik 4 habe eine Unsicherheit von 1 zu 1 Milliarde, der Mensch von 1 zu 1 000 oder 1 zu 5 000. Weil man wisse, dass Mitarbeiter Fehler machen würden, habe man auf der TVE in Abstimmung mit allen Beteiligten mit Zusatzbetriebsleittechnik, mit Doppelbesetzungen und mit Redundanzprinzipien gearbeitet.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, es habe ihm gegenüber keine Hinweise auf fehlende Sicherheitsbetrachtungen gegeben.

Der **Zeuge Menn** hat erklärt, mit Fragen zum möglichen Fehlen von einzelnen Sicherheitsbetrachtungen sei er nicht befasst gewesen.

In einem Bericht Nr. TVE 160/187 „**ERGEBNIS-PROTOKOLL über eine Besprechung am 15.12.2004 in Lathen über den Betrieb auf der TVE⁸⁶**“ heißt es u. a.: „(...)

3.1.5.1 IABG Lathen:

Offensichtlich besteht bei der Industrie z. Zt. das einzige Ziel darin, die geplanten Fahrleistungen zu erbringen; Fehler finden ist 'nicht gefragt'. (...)

3.3.2 IABG Lathen:

Die BLT 4 arbeitet zuverlässig; Betrieb derzeit weiterhin mit Zusatz-BLT und unter Personalverantwortung. (...)

4.1.3 IABG Lathen:

Der BL sieht ausreichende Sicherheit auf der TVE nur bei diversitärer Sicherheitstechnik als gegeben an; unter den Randbedingungen der TVE, kein Vertrauen' in SW, auch wenn sie geprüft ist.

4.1.4 Gesamtsicherheitsnachweis:

Hierzu ist ein Gespräch zwischen TÜR Herrn Otto und DB Magnetbahn erforderlich. (...)

In einem Bericht Nr. TÜV 1601-001-192 „**ERGEBNIS-PROTOKOLL über eine Besprechung am 06.04.2005 in Lathen über den Betrieb auf der TVE⁸⁷**“ heißt es u. a.: „(...)

TOP 4 BV-Abnahmen:

4.3.1.2 Aufgrund der Tatsache, dass in den letzten zwei Jahren sicherheitsrelevante Softwarefehler in der BLT4 gefunden wurden, sollte weiterhin die rückwirkungsfreie diversitäre Zusatzbetriebsleittechnik eingesetzt werden.

⁸⁶ - Akten des MW, Sonderband „TRANSRAPID - Protokolle - Band 2, 2001 bis 2006“ -

⁸⁷ - Akten des MW, Sonderband „TRANSRAPID - Protokolle - Band 2, 2001 bis 2006“ -

- 4.3.1.3 Vor einer Abschaltung der ZBLT sollte folgendes erreicht sein:
- 4.3.1.3.1 Nachweis der Fehlerfreiheit der BLT4-Software
- 4.3.1.3.2 Klärung der Frage, wieso Softwarefehler erst auf der TVE gefunden wurden (in anfangs für überflüssig eingeschätzten Betriebsszenarien!) und nicht schon im Herstellprozess bzw. schon bei der gutachterlichen Prüfung (...)
- 4.3.2 TÜR: (...)
- 4.3.2.1.1 Keiner der festgestellten Fehler ist für die TVE sicherheitsrelevant. (...)
- 4.3.2.1.3 (...) Die BLT 4 ist nach den Erkenntnissen der Gutachter sicher und die Zusatzbetriebsleittechnik kann abgeschaltet werden. (...)
- 4.3.3 NLStBV:
- 4.3.3.1 (...) Bei dieser umfangreichen Liste kann eine BV-Abnahme nicht durchgeführt werden. (...)

In einem Bericht Nr. TÜV 1601-002-193 „**ERGEBNIS-PROTOKOLL über eine Besprechung am 04.05.2005 in Hannover** bei NLStBV über den Betrieb auf der TVE⁸⁸ - heißt es u. a.:

- „2.2.1 Die geforderten Nachweise des Betriebsleiters, dass die BLT fehlerfrei ist und dass Unzulänglichkeiten der BLT nicht das Gesamtsystem beeinträchtigen, konnten bisher von der TRI nicht erbracht werden. Für die Betriebsdurchführung wurde daher ein Entscheidungsspielraum in die BV eingearbeitet, so dass ein Betrieb mit zusätzlichen betrieblichen Regelungen durchgeführt werden kann. (...)
- 2.2.3. NLStBV: Falls nochmals Anlagen-Änderungen ohne vorher erfolgte Prüfung und zugehörigen Prüfbericht durchgeführt werden, wird die Genehmigung sofort zurückgezogen. (...)

4.2. Genehmigungsverfahren TVE

NLStBV: ‚Bescheide‘ sind nur in der MbBO, nicht aber im VersAnIG vorgesehen. Das VersAnIG schreibt nur die Genehmigung von Betriebsvorschriften vor der Inbetriebnahme vor. Für einen Abnahmebescheid gibt es daher keine Rechtsgrundlage. (...)

In einem Bericht Nr. TÜV 1601-004-202 „**ERGEBNIS-PROTOKOLL über eine Besprechung am 18.01.2006 in Lathen** über den Betrieb auf der TVE⁸⁹ heißt es u. a.: (...)

3.3. Betriebsleittechnik:

Bericht IABG Lathen:

- 3.3.1 Die BLT - betrieben im Automatik-Betrieb - arbeitet einwandfrei. Die Zusatz-BLT läuft parallel weiter mit.
- 3.3.2 Zusatz-BLT:
- Das SSW W1 meldet oft Fehler. Es ist in URTL-Technik ausgeführt. Diese Technik ist inzwischen ca. 25 Jahre alt (...). U. a. wegen der Anwendungsstrecke München Flughafen u. der Notwendigkeit einer Rückfall-Ebene wird Ersatz für notwendig erachtet (evtl. als WEP). Für die Ersatzlösung ist der Nachweis gleicher Sicherheit im Rahmen des Gesamtsicherheitsnachweises zu führen. (...)
- 3.4.6 BV-Abnahme Wartungsfahrzeuge: (...)

⁸⁸ - Akten des MW, Sonderband „TRANSRAPID - Protokolle - Band 2, 2001 bis 2006“ -

⁸⁹ - Akten des MW, Sonderband „TRANSRAPID - Protokolle - Band 2, 2001 bis 2006“ -

3.4.6.2 Zum Abnahme-Umfang gehören 2 Wartung-FZ-e (...). Zur Abnahme ist es ausreichend, dass TÜR die vorhandenen Unterlagen in Lathen zur Einsichtnahme vorgelegt werden.

3.4.6.3 Bis zur Verlängerung der BV zum 04.05.2005 wurden diese Fahrzeuge nicht von der BV erfasst. (...)

8.4 Wintertauglichkeit (TVE):

8.4.1 Auf den Gleitleisten hatte sich an einem Tag bis 15 mm Eis gebildet, der Betrieb musste eingestellt werden. So hat das System keine Wintertauglichkeit. (...)

In einem Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 13.11.2003 an das NLStB⁹⁰ heißt es u. a.: „(...)

Die Betriebsführung der Anlage wechselt von der Industrieseite (TRI) auf die Betreiberseite (DB AG).

Mit dem Wechsel der Betriebsführung auf die Betreiberseite werden die Aufgaben des Betreibers, der Instandhaltung, der Bereitstellung der Fahrzeuge und der Bereitstellung der Anlage entsprechend der Kompetenz, Wirkungsbereich, Verantwortlichkeit, Zuständigkeit und Priorität eindeutig geregelt. Interessenkonflikte (z. B. ob dem Interesse einer kostenoptimalen Durchführung einer Instandhaltungsmaßnahme Vorrang vor einer sofortigen Verfügbarkeit gegeben wird oder umgekehrt) zwischen Betreiber und Industrie sind so ausgeschlossen. (...)

Beurteilung der Sicherheitsrelevanz

Auf der TVE werden in der Regel nur Kriterien für den Versuchsbetrieb angewendet. Da für die Sicherheit für den Versuchsbetrieb teilweise andere Kriterien als für den kommerziellen Betrieb gelten, sind bei den derzeitigen Strukturen sicherheitskritische Lücken im Genehmigungsprozess nicht auszuschließen. (...)

Da die Aufsichtsbehörde für die TVE im wesentlichen eine einzige Sachverständigenorganisation eingeschaltet hat, haben andere Personen und Organisationen praktisch keine Gelegenheit, MSB-Fachkenntnisse zu erwerben. Die von der Aufsichtsbehörde eingeschalteten Gutachter haben damit tatsächlich ein Monopol. Es bestehen zunehmend Zweifel, ob die fachlichen Anforderungen an Zulassung und Genehmigung für den konkreten Betrieb durch die Gutachter der TVE lückenlos abgedeckt werden können.

Die Bindung an eine einzige Organisation ist deshalb weder aus Wettbewerbs- noch aus fachlichen Gründen wünschenswert. (...)

In einem Aufsatz von Herrn M. Rebentisch und Herrn K. Meine, beide EBA, in: Zeitschrift „Eisenbahningenieur“ (56), 3/2005, S. 42, heißt es:

„Da Rechtsvorschriften bzw. anerkannte Regeln der Technik unabhängig von bestimmten Projekten verfasst worden sind und sich in der Regel auf einzelne Bauteile, Baugruppen, Subsysteme und Funktionen beziehen, können Sicherheitslücken entstehen (...). Aus diesem Grund (...) fordert der Verordnungsgeber eine weitere prospektive Betrachtung (...) eine Beurteilung der Sicherheit (...) in Bezug auf das Gesamtsystem (...)“

Der Sachverständige und die Zeugen haben also **zusammengefasst** angegeben, das Risiko falscher Entscheidungen liege bei menschlichen Handlungen etwa im Bereich von einem Fehler auf 1 000 Entscheidungen. Mit einer technischen Sicherung lasse sich eine wesentlich höhere Sicherheit von mindestens 10^6 und mehr erreichen. Einzelne Zeugen haben erklärt, durch gegenseitige Überwachung mehrerer Menschen sei ein ähnlich geringes Risiko erreichbar.

Aus den Akten geht hervor, dass 2003 die DB bei den derzeitigen Strukturen sicherheitskritische Lücken nicht ausschließen wollte und daran zweifelte, ob die fachlichen Anforderungen an Zulassung und Genehmigung für den konkreten Betrieb durch die Gutachter der TVE lückenlos abgedeckt werden können. Die Gefahr von Sicherheitslücken in den anerkannten Regeln der Technik wurde 2005 von maßgeblichen Mitarbeitern des EBA in einem Artikel ebenfalls hervorgehoben. Als

⁹⁰ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 77-80.

Konsequenz wurde eine Beurteilung der Sicherheit in Bezug auf das Gesamtsystem für notwendig erachtet.

4.6. Zum Fragekomplex Nr. 6 („ob angesichts der tatsächlichen Nutzung der TVE, bei der z. B. im Jahr 2006 mehr als ein Drittel der Fahrten 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) den gesetzlichen Ansprüchen entsprochen hat und angemessen war“)

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat angegeben, ihm nicht erinnerlich, dass er oder sein Haus insistiert hätten, den Besucherverkehr auf der TVE zu erweitern.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat ausgesagt, das Thema Besucherverkehr habe zu ihrer Amtszeit keine Rolle gespielt.

Der **Sachverständige Prof. Dr. Siefer** hat erklärt, er befürworte, dass man bei Fahrten, bei denen es nur darum geht, bestimmte Kilometerleistungen zu machen, auch Dritte mitnehme. Er habe das Gefühl, man hätte zwei Spielregeln haben müssen, eine für den reinen Versuchsbetrieb und eine für das Fahren mit Gästen. Das Problematische sei, dass die technische Sicherung durch Fahrsperrn in Lathen anscheinend auch nicht in Betrieb gewesen sei, wenn Personenverkehr auf der Anlage stattgefunden habe. Er sehe das Problem, dass das Aus- und Einschalten der technischen Sicherung auch möglich gewesen sei, wenn Personenverkehr stattgefunden habe. Er gebe zu, auch keinen Automatismus zu wissen, wie man sicherstellen könne, dass, sobald ein Betriebsfremder auf der Anlage sei, diese Dinge eingeschaltet werden müssten.

Der **Zeuge Steinert** hat angegeben, die TÜV-Arge habe keinen Unterschied gemacht, ob (auch) Fahrgäste an Bord waren oder (nur) Betriebspersonal.

Der **Zeuge Hirche** hat ausgesagt, die touristische Komponente der TVE sei für ihn kein ausdrückliches Thema gewesen. Er könne sich nicht daran erinnern, mit dieser Thematik befasst gewesen zu sein. Ihm sei aber natürlich bekannt gewesen, dass auf der TVE in großem Umfang Besucher gewesen seien, dass man die Transrapid-Anlage auch als Außenort für die Expo 2000 angesehen habe und dass dort deswegen die entsprechenden Besucherfahrten gewesen seien. Dazu habe es keine zusätzlichen Gespräche oder Erkenntnisse ihm gegenüber in den Jahren seiner Amtszeit gegeben.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, Besucher hätten mitfahren können, wenn dies im Einklang mit den Versuchsfahrten auf der TVE möglich gewesen sei. Es habe selbstverständlich eine Reihe von Versuchsfahrten gegeben, die nicht geeignet gewesen seien, Besucher mitzunehmen. Bei der ersten Fahrt mit dem Transrapid an einem Betriebstag habe es noch einmal eine Messung im Hinblick auf die Statoranlage und die Trägerdurchbiegung gegeben, die mit Messsystemen im Fahrzeug durchgeführt worden sei. Hierbei es durchaus möglich gewesen, auch betriebsfremde Personen mitzunehmen. Für diese Messung sei eine Geschwindigkeit von genau 170 km/h vorgesehen.

Der **Zeuge Pietzonka** hat angegeben, in der Zeit von Mitte 2004 bis Ende 2005 habe der Versuchsbetrieb immer im Vordergrund gestanden. Er habe es selbst mehrfach erlebt, dass der Besucherbetrieb abgesagt worden sei, weil noch Versuche gemacht werden mussten, bei denen die TRI den Besucherbetrieb nicht zugelassen habe oder der Betriebsleiter das letztlich so entschieden habe.

Der **Zeuge Keppel** hat ausgesagt, das EBA habe keine Bedenken gegen den Besucherverkehr auf der TVE geäußert. Zwar würden Personen befördert, aber nicht im Sinne eines Transportes von A nach B. Insoweit handele es sich bei der TVE gleichwohl um eine Versuchsanlage.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, sowohl eine öffentliche Magnetschwebbahnanlage als auch eine Versuchsanlage müssten entsprechend den betrieblichen Bedingungen sicher sein, entsprechend der Anzahl der beförderten Personen. Natürlich seien die Anforderungen unterschiedlich. So habe man andere Ansprüche an die Rettungsmittel und an die Flucht- und Rettungswege, wenn man auf einer Anwendungstrecke 400 Leute befördere, als wenn man einen Versuchs- und Demonstrationbetrieb mit vielleicht nur 100 oder 150 Leuten an Bord mache.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, zu Besucherfahrten könne er aus eigener Anschauung nichts sagen. Das VersuchsanlagenG enthalte zur Mitfahrt von Personen keine Regelung. Er habe gewusst, dass Besucher mitfahren, und es sei in der Betriebsvorschrift geregelt gewesen. Grundsätzlich dürften Fahrten unabhängig vom Fahrtgrund nur durchgeführt werden, wenn sie sicher seien. Er habe gefordert, der TÜV solle begutachten, was die maximal zulässige Anzahl von Menschen im Fahrzeug sei, weil es dabei um die Rettungsstrategie gehe, d. h. dass die Leute im Fall aller Fälle auch sicher aus dem Fahrzeug herauskämen. Das sei vom TÜV begutachtet worden, die Gutachten selber habe er nicht. Ihm sei - er glaube erst nach dem Unfall - berichtet worden, dass die IABG seit Übernahme der Betriebsgenehmigung die Einnahmen aus dem Besucherverkehr selbst behalten durfte. Hierin sehe er überhaupt kein Problem. Die Einnahmen hätten ihn eigentlich nicht berührt. Ihm sei es darum gegangen, ob Menschen mitfahren durften oder nicht, und nicht darum, wie viel für eine Mitfahrt zu zahlen sei. Über Besuchereinnahmen habe er überhaupt keine Informationen gehabt. Ihm sei schriftlich oder mündlich nie mitgeteilt worden, dass das MW mehr Besucherverkehr gewünscht oder dass der Landrat des Landkreises Emsland hierin eine besondere Priorität gesehen hätte. Er habe immer nur die Sicherheit der Anlage im Auge gehabt.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, mit dem Thema einer möglichen Prüfung oder Entscheidungen über die Zulässigkeit der Personenbeförderung sei er nicht befasst gewesen. Im Referat im Ministerium habe man sich über den Personenverkehr keine besonderen Gedanken gemacht. Auf der TVE habe die Anwendung der Personenbeförderung nicht im Vordergrund gestanden, sondern jedenfalls prozentual in einem höheren Maß die Versuchsfahrten. Ihm sei nicht bekannt gewesen, dass ab dem Jahr 2006 die Betreiber die Einnahmen aus dem Personenverkehr behalten konnten. Er sehe darin im Nachhinein auch keinen relevanten Faktor.

Der **Zeuge Bannow** hat erklärt, in dem Konzeptpapier der Deutschen Bahn sei ihm damals aufgefallen, dass nur drei Wochen Besucherverkehr in Lathen vorgesehen gewesen waren. Das sei ihm sehr wenig erschienen und er habe sich im Hinblick auf Tourismusförderung und Technologiepolitik in einem internen Vermerk für eine Ausdehnung der Besucherverkehrs ausgesprochen gehabt, obwohl dieser Bereich eigentlich nicht zu seinem Aufgabenbereich gehört habe.

Der **Zeuge Bröring** hat angegeben, ab 2005 sei die Anlage über die Touristikgesellschaft des Landkreises nicht mehr aktiv beworben worden, weil der Versuchsbetrieb nicht so organisiert war, dass man mit festen Fahrplanzeiten habe arbeiten können. Es sei im Jahr 2004 häufiger dazu gekommen, dass aufgrund von Testfahrten eine eingeplante und beworbene Mitfahrt beim Transrapid doch nicht möglich gewesen sei. Er persönlich habe sich nirgendwo dafür eingesetzt, dass die Besucherfahrten ausgeweitet werden müssten.

Der **Zeuge Jerratsch** hat ausgesagt, ein Betrieb mit Fahrgästen auf der Versuchsanlage sei durch Gutachter im Auftrag der Landesbehörde begutachtet worden. Die Begutachtung habe nichts Negatives ausgesagt. Es sei also durchaus legitim gewesen, so zu verfahren.

In einem Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 13.11.2003 an das NLStB⁹¹ heißt es u. a.:

„(...) Nach erfolgreichem Nachweis der Systemsicherheit (...) gegenüber dem EBA kann die TVE wie eine Anwendung mit Fahrgästen betrieben werden.

Beurteilung der Sicherheitsrelevanz

⁹¹ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 77-80.

Auf der TVE werden in der Regel nur Kriterien für den Versuchsbetrieb angewendet. Da für die Sicherheit für den Versuchsbetrieb teilweise andere Kriterien als für den kommerziellen Betrieb gelten, sind bei den derzeitigen Strukturen sicherheitskritische Lücken im Genehmigungsprozess nicht auszuschließen. (...)

In einem **Vermerk des Zeugen Bannow (MW) vom 30.06.2004**⁹² heißt es u. a.:

„(...) Dem beigefügten Terminplan für die Betriebsplanung 2005 ist zu entnehmen, dass Besucherfahrbetrieb nur für drei Wochen im August geplant ist. Die DB sollte aufgefordert werden, aus Gründen der regionalen Tourismusförderung diesen Besucherfahrbetrieb deutlich auszudehnen. (...)

Fax des **Landrat Bröring** zur Vorbereitung auf die Anhörung im Wirtschaftsausschuss vom 03.11.2006 (Akte MW 26, Seite 64f.)

1. **Besucherfahrten**

1.1 **Pauschalangebote**

Von 1999 bis 2004 wurden die Transrapidfahrten im Rahmen des Pauschalangebotes „Emsland Highlights“ von der ELT angeboten. Dabei handelte es sich um ein 3-Tages-Angebot, bei dem wir als Reiseveranstalter im Sinne des Reisevertragsgesetzes (§§ 651 ff. BGB) im Falle eines Unfalles auch haftbar zu machen gewesen wären. Eine entsprechende Reiseveranstalter-Haftpflicht hatten wir deshalb in 2000 abgeschlossen. Die Anzahl der gebuchten Teilnehmer pro Jahr lag in Abhängigkeit vom Angebot an Besucherfahrten zwischen 500 und 800 Personen, der daraus resultierende Umsatz bei 50.000 – 95.000 EUR p.a.

Grundsätzlich wurde beim Verkauf der Besucherfahrten immer darauf hingewiesen, dass es sich um eine Versuchsanlage handelt, bei welcher der Testbetrieb im Vordergrund steht. Darüber hinaus wurde deutlich herausgestellt, dass die Fahrten nur vorbehaltlich der technischen Verfügbarkeit stattfinden können und kurzfristige Absagen möglich sind, was sehr zum Unmut der Gäste auch häufig geschehen ist.

Seit 2005 bieten wir die Transrapidfahrten nicht mehr im Rahmen von Pauschalprogrammen an, sondern nur noch optional als Zusatzleistung. Grund dafür waren die aus technischen Gründen immer kurzfristigere Bekanntgabe der Mitfahrgelegenheiten und die häufige Stornierung von Fahrten durch die Betreiberin.

1.2 **Verkauf von Einzelfahrten**

Einzelfahrten ohne Rahmenprogramm wurden aus Kostengründen nicht über die ELT, sondern nur über die Tourist-Information in Lathen und Dörpen und über die Versuchsanlage direkt verkauft.

1.3 **Angebote von Besucherfahrten**

Herr Metzner (IABG) bringt heute Nachmittag für das Gespräch mit Herrn Bröring eine Aufstellung der angebotenen Besucherfahrten pro Jahr mit. Daraus dürfte deutlich werden, dass die touristische Nutzung im Rahmen von Besucherfahrten zu keiner Zeit im Vordergrund stand.

2. **Marketing für die Versuchsanlage**

Geworben wurde für die Magnetbahn in ganz Deutschland und in den Niederlanden über Anzeigenwerbung, Pressedienste, Journalistenreisen und auf Verbrauchermessen. Aufgrund der stets kurzfristig angekündigten und lediglich sporadischen Verfügbarkeit der Magnetbahn für Touristen gestaltete sich die Vermarktung des Transrapids als sehr schwierig und war nur eingeschränkt möglich. Dennoch war das Interesse an der Versuchsanlage immer sehr groß – sie war ein Besuchermagnet.

3. **Informationsprogramme und Führungen auf der Versuchsanlage durch die Tourist-Information in Lathen und Dörpen ohne Besucherfahrten**

Diese wurden auch von der ELT vermittelt und konnten jederzeit – unabhängig vom Versuchsbetrieb – angeboten werden.

⁹² Akten des MW, Band Nr. 18 S. 97-98.

| <u>Jahr</u> | <u>Teilnehmer Besucherfahrten Insgesamt</u> | <u>Teilnehmer Infoprogramm der Tourist Info Lathen ohne Mitfahrt</u> |
|-------------|---|--|
| 2000 | 78.000 (EXPO!) | 8.000 |
| 2001 | 17.500 | 14.500 |
| 2002 | 23.000 | 13.000 |
| 2003 | 11.300 | 11.500 |
| 2004 | 60.700 | 12.000 |
| 2005 | 28.600 | 12.200 |

In einem Bericht Nr. TÜV 1601-004-202 „**ERGEBNIS-PROTOKOLL**“ über eine NLStBV -
Besprechung am 18.01.06 in Lathen über den Betrieb auf der TVE heißt es u.a.:

6.2. EBA betrachtet die TVE als „Versuchsstand der Industrie“ und wird voraussichtlich an
den weiteren Besprechungen nicht mehr teilnehmen.“

Im „**Konzeptpapier- Übergang Aufsicht TVE auf das EBA**“ des EBA vom 11.03.2004⁹³ heißt es:

„(...) Die heutige Struktur birgt erhebliche Sicherheitsrisiken für kommerziellen Betrieb und
TVE! (In ca. 5 bekannten Fällen wurden sicherheitsrelevante Erkenntnisse nicht oder verspätet
weitergegeben, Dunkelziffer unbekannt) (...)“

In einem Artikel „Juristische Überlegungen zum Unfall der Magnetschwebbahnanlage in
Lathen“ (Eisenbahn-Revue 6/2007) schreibt der Jurist Prof. Dr. Hans Jürgen Kühlwetter:
„...Bei der in Rede stehenden Fahrt haben sich auch Personen im Magnetschwebbahnzug
befunden, die nicht zum Betriebs- oder Erprobungspersonal des Betreibers gehörten. Es war
bekannt, dass auf der Magnetschwebbahnanlage - wenn auch gegen Entrichtung eines Ein-
trittsgeldes – jeder Interessierte nach Voranmeldung im Rahmen des Erprobungsprogrammes
mitfahren konnte.Das Versuchsanlagengesetz enthält keine Erlaubnis des öffentlichen
Verkehrs, verbietet ihn aber auch nicht ausdrücklich. Ein solches Verbot ist allerdings aus
dem Begriff „Versuchsanlage“ und dem ergänzenden Begriff „Versuchsbetrieb“ herzuleiten.
Ein solcher „Versuchsbetrieb“ dient dem „Herantasten“ an „neue Grenzen“ und ist daher im-
mer – trotz aller kleinen Schritte bei der Annäherung und trotz totaler Überwachung – stärker
gefahren geneigt als der „Normalbetrieb“. Aus diesem Grunde sind die Eisenbahnaufsichtsbe-
hörden auch in Fragen der Genehmigung von Mitfahrten bei Probe- oder Höchstgeschwindig-
keitsfahrten außerordentlich restriktiv.....Aus dieser Erkenntnis wird verständlich, dass sich bei
einer „Versuchsanlage“, auch wenn dies im Gesetz nicht ausdrücklich geregelt ist, ein „öffent-
licher Personenverkehr“ im Sinne einer freien Zugänglichkeit von selbst verbietet. In einem zu
erwartenden Strafverfahren müsste diese Tatsache als straf erhöhend berücksichtigt werden.“

Die Zeugen und der Sachverständige haben also **zusammengefasst** angegeben, es habe keine grundsätzlichen Sicherheitsbedenken gegen die Mitnahme von Besuchern gegeben. Die Fragen des Besucherverkehrs und des Verbleibs der Einnahmen hieraus hätten keine herausgehobene Rolle gespielt, der Versuchsbetrieb habe im Vordergrund gestanden. Allerdings steht dem die juristische Position eines im Eisenbahnwesen versierten Rechtsprofessors entgegen, der den Besucherbetrieb, wie er auf der TVE üblich war, insgesamt für unrechtmäßig hält. Auch hat das EBA die TVE als Versuchsstand der Industrie betrachtet und in den Strukturen erhebliche Sicherheitsrisiken für den kommerziellen Betrieb gesehen. Auch die DB sah schon im Jahre 2003 sicherheitskritische Lücken im Genehmigungsprozess, weil für die Sicherheit für den Versuchsbetrieb an andere Kriterien als für den kommerziellen Betrieb galten. Und stellte gegenüber dem NLStBV dar, das nach dem erfolgreichen Nachweis der Systemsicherheit die TVE wie eine Anwendung mit Fahrgästen betrieben werden könne. Deutlich wurde weiterhin, dass die Transrapidfahrten zumindest von 1999 bis 2004 im Emsland im Rahmen eines Pauschalangebotes „Emsland-Highlights angeboten wurden und auch der Landkreis als Reiseveranstalter im Falle eines Unfalls hätte haftbar gemacht

⁹³ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 103-109.

werden können. Die Werbung für die Fahrten wurde ab 2005 verringert, weil Fahrten durch den Betreiber storniert wurden. Ein großes touristisches Interesse bestand dennoch.

4.7. Zum Fragekomplex Nr. 7 („welche Sicherungsmaßnahmen bei der TVE die Genehmigungsbehörde, die TÜV-ARGE und die Betreiber beim Parallelbetrieb von Magnetzug und Werkstattwagen vorgesehen hatten, und warum bisher keine zusätzlichen automatischen technischen Sicherheitsmechanismen umgesetzt wurden“)

4.7.1. Vorhandene Sicherungsmaßnahmen und deren praktische Nutzung

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat ausgesagt, nach seinem Verständnis sei die morgendliche Fahrt des Werkstattwagens vom Start aus der Parkposition bis zur Rückkehr in die Parkposition *ein* Fahrvorhaben. Das Einlegen der Fahrwegssperre sei ab Ausgabe 2005 der Betriebsvorschrift nicht freigestellt, sondern verbindlich gewesen. Die Betriebsvorschrift sage insoweit etwas Eindeutiges. Er habe erst im Nachhinein erfahren, dass man bei der IABG eine Unterscheidung bei der Definition von Fahrvorhaben gemacht habe. Bei seinen Prüftätigkeiten sei er darauf nie gestoßen. Er habe bei der Prüfung 2004 einmal überprüft, dass die Fahrwegssperre eingelegt worden sei.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, der TÜV habe eine Auflage formuliert, dass die sicherheitsbezogene Anwendungsvorschrift der Fa. Siemens zum Setzen der Fahrwegssperre vom Betreiber umzusetzen gewesen sei. Daraufhin sei dem TÜV durch den Betreiber eine Verfahrens- oder Arbeitsanweisung vorgelegt worden, wonach eine Fahrwegssperre hätte gesetzt werden müssen. Nach seinem Kenntnisstand sei vor dem Unfall - das werde der Zeuge Sawilla schon berichtet haben - bei Anlagenabnahmeprüfungen oder Sicherheitserprobungen auf der TVE die Einlegung der Fahrwegssperre immer vorgeführt worden. Da auch der Zeuge Otto das Setzen der Fahrwegssperre beobachtet habe, habe es für den TÜV vor dem Unfall gar keine Veranlassung gegeben, darüber mit der IABG zu diskutieren. Nach dem Unfall habe er zur Klärstellung ein Schreiben an das Wirtschaftsministerium - und nicht an die IABG - verfasst, warum die Fahrwegssperre zwingend eingelegt werden musste. Anlass für sein Schreiben sei gewesen, dass ihm nach dem Unfall zugetragen worden sei, dass die IABG das Setzen der Fahrwegssperre (nur) als Empfehlung ansehe.

Der **Zeuge Otto** hat angegeben, anlässlich einer Besprechung - wohl im August 2005 - habe er im Leitstand selber gesehen, wie ein Mitarbeiter der IABG die Fahrwegssperre im Zusammenhang mit einem Werkstattwagen benutzt habe. Zum Thema Fahrwegssperre habe der TÜV im September 2005 im Rahmen der Abnahme der Betriebsleittechnik 4 explizit gefordert, dass die Bedienungsanleitung des Herstellers in die betrieblichen Regelungen aufzunehmen ist, und dem sei die IABG auch nachgekommen. Die Vorgaben des Herstellers seien von der IABG nicht noch einmal wortwörtlich abgeschrieben worden, sondern die IABG habe auf die Herstelleranweisung verwiesen. Dass das Ganze praktikabel sei und wie es funktioniere, habe der TÜV selber einmal bei einem Ortstermin nachgeprüft. Er kenne keinen Fall, in dem sich aus der Logdatei, in der alle Bedienkommandos protokolliert würden, die die Sicherheitsverantwortung hervorriefen, eine Fahrwegssperre mit dadurch ausgelöster Bremsung ergeben habe.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, es habe eine Anlagenabnahmeprüfung am 24.03.2004 gegeben, bei der ausweislich des Prüfberichtes 101/B 04/166 die Fahrdienstleiter der IABG exemplarisch ein Radfahrzeug und ein Magnetschwebefahrzeug unter der Nutzung von Fahrwegssperren aneinander vorbei rangiert hätten. Er habe dahinter gestanden und abgehakt, was die Fahrdienstleiter gemacht hätten. Leider könne er sich nicht mehr erinnern, wer die Fahrdienstleiter gewesen seien. Beanstandungen bei diesem Test habe es nicht gegeben. Er habe gesehen und selber eine Prüfspezifikation mit durchgearbeitet, wo Fahrwegssperren gesetzt und die beiden Fahrzeuge gegeneinander gesichert worden seien, inklusive des betrieblichen Verfahrens. Eine Fallunterscheidung, wonach eine Fahrwegssperre nicht markiert wer-

de, wenn ein drei Meter großes Fahrzeug dastehe und Fahren auf Sicht angeordnet sei, könne er nicht nachvollziehen. Auch in diesem Fall sei das Setzen einer elektronischen Fahrwegsperrung für ihn zwingend. Das Setzen der Sperre mache auch keinen wirklichen Aufwand. Es gebe eine ganz klare Auflage 3.2. des TÜV, dass die Anwendungsregeln der Fa. Siemens in das betriebliche Regelwerk eingearbeitet werden müssten. Die IABG sei dem auch nachgekommen mit der Arbeitsanweisung AA-BT-FB-10 vom 22.06.2005. Es gebe keine Fallunterscheidung in den Auflagen des TÜV und keine Fallunterscheidung der sicherheitsbezogenen Anwendungsregeln bei der Fa. Siemens, sondern die Einlegung der Sperre sei immer zwingend. Er habe keine Erklärung dafür, wenn sich der Zeuge Prof. Dr. Schwarz im Untersuchungsausschuss anders geäußert habe. Im Jahr 2006 seien die Regeln zur Fahrwegsperrung bei der von dem Zeugen Otto durchgeführten Stichprobenprüfung nicht geprüft worden. Leider habe man über die Frage des Setzens der Fahrwegsperrung mit dem Fahrdienstleiter nicht diskutiert, denn dann wären die Leute schon im Zuge der Diskussion sensibilisiert worden.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat erklärt, der gleichzeitige Betrieb von zwei Fahrzeugen sei gemäß Betriebsvorschrift nicht zulässig.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat angegeben, in der genehmigten Betriebsvorschrift seien mehrere Regelungen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes eines Magnetbahnfahrzeuges mit dem fahrweggebundenen Instandhaltungsfahrzeug enthalten gewesen, nämlich die Anordnung des grundsätzlichen Einzelbetriebes, des Fahrens auf Sicht in verschiedenen Fahrwegabschnitten, der Freimeldung des Fahrweges und der elektronischen Streckensperrung bei gleichzeitiger Durchführung mehrerer Fahrvorhaben.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat ausgesagt, der Betrieb der Magnetbahn auf der TVE sei sicher, wenn die Betriebsvorschriften eingehalten würden. Man sei nicht festgelegt auf eine technische Sicherung. Man könne sich auch durch Verfahrenstechnik sicher bewegen. Die Anwendung der sog. Blocksperre sei in der Betriebsvorschrift eindeutig und verbindlich für bestimmte Fälle geregelt. Es sei eine Auflage bei der Genehmigung gewesen, die Vorgaben des Herstellers in der Fassung der Betriebsvorschrift zu berücksichtigen. In der Betriebsvorschrift stehe, wann die Blocksperre einzusetzen sei. Ihm sei eine Anweisung bekannt, die Fahrwegsperrung über das, was über die Betriebsvorschrift hinausgehe, zu nutzen. Nach Auffassung der IABG sei die Blocksperre in Bezug auf die beim Unfall eingetretene Situation unter Beachtung der Betriebsvorschrift nicht zwingend einzusetzen gewesen.

Der **Zeuge Steinmetz** hat angegeben, die elektronische Fahrwegsperrung sei seit der BLT 4 verfügbar gewesen. Er wisse aus den Datenaufzeichnungen, dass die Fahrwegsperrung täglich und regelmäßig gesetzt worden sei, aber könne nicht nachvollziehen, in welchen Konfigurationen dies jeweils geschehen sei. Er habe nicht in Erinnerung, ob morgens beim Betrieb des Instandhaltungsfahrzeuges einmal die Fahrwegsperrung nicht eingeschaltet gewesen sei. Meldungen hierüber seien ihm - auch von Gutachtern - nicht gemacht worden. In der Betriebsvorschrift sei eindeutig geregelt, wann eine Sperre gesetzt werden müsse. Weiterhin gebe es für die BLT 4 noch die sicherheitstechnischen Anwendungsvorschriften der Fa. Siemens. Es gebe eine Niederschrift zur BLT 4, in der eine Auflage stehe, dass die IABG die Siemens-Papiere beachten müsse. Die Fahrdienstleiter hätten die Anweisung gehabt, die BLT 4 exakt nach den sicherheitstechnischen Anwendungsvorschriften der Fa. Siemens zu betreiben. Die Sperre sei genau so eingesetzt worden, wie es die Herstellerfirma Siemens gewollt habe. Die Mitarbeiter der IABG im Leitstand hätten die Sperren - vor wie nach der Abnahme der BLT 4 - auch gesetzt. An dem Unfalltag sei die elektronische Sperre wohl nicht eingesetzt worden, aber in der Regel. Wenn ein Radfahrzeug auf der Anlage anhalte und das Magnetschwebefahrzeug auf die Anlage fahre, werde nur ein Fahrzeug bewegt. Ein Fahrzeug, das „wie ein Stein“ dastehe, werde nicht betrieben. Dann müsse nach der Betriebsvorschrift die Sperre nicht gesetzt werden, trotzdem sollten die Mitarbeiter beim Rangiervorgang die Sperre setzen. Voraussetzung sei aber ein Fahren auf Sicht. Fahren auf Sicht bedeute, dass das Hindernis angegeben und die Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt werde. Wenn ein Fahrvorhaben längere Zeit dauere, würden die elektronischen Sperren gesetzt. Die Fahrwegsperrung sei auch in dem Fall immer gesetzt worden, wenn Radfahrzeugfahrten bei abfahrbereitem Magnetschwebefahrzeug durchgeführt worden seien. Die am Unglückstag gewählte Rangiervariante sei seit Jahren benutzt worden, eine der üblichen, effizient, aus Sicht der IABG sicher und er-

probt. Für ihn sei bei diesem Rangiervorgang kein Sicherheitsproblem. Er denke, es wäre möglich gewesen, den Transrapid aus dem Nebengleis Wartungshalle über die Weiche hinaus zu fahren in Richtung des an Stütze 120 stehenden Wartungsfahrzeuges, wenn dort eine Streckensperre gesetzt gewesen wäre. Die Entfernung von der Weiche bis zur Stütze 120 betrage 1,1 km. Man habe das Wartungsfahrzeug dort abgestellt, weil es hinter einer Kurve verschwunden wäre, wenn man es bei dem Rangiervorgang noch weiter weggestellt und damit ein Element des Fahrens auf Sicht und auch der psychologischen Wirkung einfach verschlechtert hätte. Eigentlich müsse man 2 km weg sein, aber die übergeordnete Denkweise der Betriebsvorschrift, einen so großen Abstand zu wahren, dass der sichere Bremsweg immer noch eingehalten werde, sei natürlich erfüllt. Er habe nicht in Erinnerung, ob morgens beim Betrieb des Instandhaltungsfahrzeuges einmal die Fahrwegsperrung eingeschaltet gewesen sei. Meldungen hierüber seien ihm - auch von Gutachtern - nicht gemacht worden. Von allen Experten sei ihm nie berichtet worden, dass beim Bedienen der Betriebsleittechnik auch nur ein einziges Mal ein Fehler festgestellt worden wäre. Der TÜV habe keine Vorgabe gegeben, dass die obligatorische Fahrwegsperrung schriftlich verfügt werden sollte. Eine Simulation des Szenarios „Radfahrzeug auf der Strecke wird übersehen“ sei nicht durchgespielt worden; die Simulation sicherheitsrelevanter Szenarien sei nicht Aufgabe der IABG.

Der **Zeuge Metzner** hat ausgesagt, technisch könne jeder einzelne Abschnitt der Strecke gesperrt werden. Die Strecke sei in ca. 33 Abschnitte mit unterschiedlicher Länge unterteilt. Wenn bei dem Rangiermanöver der Abschnitt, in dem sich das Radfahrzeug befand, gesperrt worden wäre, hätte das Magnetfahrzeug auf die Hauptstrecke herausfahren können. Der Abstand zwischen dem Haltepunkt des Magnetschwebfahrzeuges, als er nach dem Einfädeln auf die Hauptstrecke warten musste, und der Stütze 120 habe ca. 1 600 m betragen. Ein Abstand von 2 km sei von der Betriebsvorschrift nicht vorgeschrieben gewesen, sondern gelte für eine andere Betriebsart, wenn man beabsichtigte, mit dem Magnetfahrzeug nicht auf Sicht zu fahren.

Der **Zeuge Strauch** hat angegeben, grundsätzlich habe man auf der TVE einen Einzelfahrbetrieb gemacht, d. h. erst wenn ein Fahrvorhaben mit dem Radfahrzeug beendet worden sei, sei die Magnetbahn gefahren worden. Wenn gleichzeitiger Fahrbetrieb zwischen Räderfahrzeugen und Magnetfahrzeug stattgefunden habe, habe man die Sperre als „Muss“ gesetzt. Beim Rangiervorgang habe er für sich unterschieden: wenn es ein zeitnahe Ablauf gewesen sei, sei die Sperre nicht gesetzt worden; wenn der Prozess des Rangierens unterbrochen worden sei, und ihn dies längere Zeit in Anspruch genommen habe, habe er für sich als Marker die Sperre gesetzt. Für seine Kollegen könne er insoweit keine Auskunft geben. Wenn das Radfahrzeug zu einem angegebenen Ort fahre und dort anhalte, sei dessen Betrieb beendet und die Sperre müsse nicht gesetzt werden. Wenn das Radfahrzeug an Stütze 120 stünde und der dortige Gleisabschnitt G15 gesperrt würde, würde das Rangieren des Magnetfahrzeuges nicht verhindert werden, sondern das Magnetfahrzeug könne herausfahren, denn dafür müsse nur ein Fahrweg bis G14 reserviert werden. Das Thema Rangierbetrieb sei bei der Schulung durch den Hersteller Siemens nicht thematisiert worden, das sei eine reine Schulung der Bedienung gewesen. Darüber, wann die Sperre beim Rangieren gesetzt werden konnte bzw. sollte oder musste, sei mit seinem Vorgesetzten Herrn Immken gesprochen worden. Das sei eine mündliche Anweisung gewesen. Checklisten habe man nicht. Das Papier der Fa. Siemens gehe nicht direkt an die Fahrdienstleiter, sondern diese bekämen es in Form einer Arbeitsanweisung. Der TÜV habe mit den Fahrdienstleitern über die Frage der Fahrwegsperrung beim Rangieren nicht gesprochen. Er habe von niemandem gehört, dass die Sperre nach der Betriebsvorschrift eigentlich hätte gesetzt werden müssen. Man habe keine Sicherheitsprobleme bei den Rangiervorgängen gesehen. Welche der drei Varianten beim Rangieren gewählt worden sei, sei in Absprache zwischen dem Fahrdienstleiter und dem Sonderfahrzeug entschieden worden; die Zeit habe dafür keine Rolle gespielt.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, mit der Betriebsvorschrift und dem Betriebshandbuch habe er sich nicht näher beschäftigt. Mit einzelnen betrieblichen Abläufen wie dem morgendlichen Rangiervorgang habe er sich nicht auseinandergesetzt, diese auch nicht konkret beobachtet, denn für Betriebsleittechnik sei er nicht der Spezialist.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, grundsätzlich sei auf der TVE Einzelfahrzeugbetrieb vorgeschrieben mit Ausnahmen für Fahrten auf Sicht oder für Radfahrzeuge in gesperrten Abschnitten. Radfahrzeuge dürften im Parallelbetrieb zum Magnetschwebefahrzeug nur betrieben werden, wenn sich der Abschnitt, in dem sich das Radfahrzeug befinde, gesperrt sei. Bei den von ihm veranlassten Gesprächen sei über das Prozedere beim morgendlichen „Einfädeln“ des TVE auf die Strecke nie gesprochen worden. Den Betrieb habe er nie beobachtet oder überprüft. Ihm sei bis zum Unfall nicht bekannt geworden, wie der Betreiber jeden Tag verfahren sei. Aus seiner Sicht habe es da überhaupt keinen Problembereich gegeben, sondern es sei eindeutig, dass in der Betriebsvorschrift die Setzung der Sperre vorgeschrieben sei. In der Abnahmeniederschrift 9/05 gebe es eine Auflage, dass ein Siemens-Papier einzuarbeiten sei, und danach müsse bei Radfahrzeugen auf der Strecke die Sperre eingelegt werden. Die Umsetzung vor Ort habe er persönlich nie überprüft. Der TÜV habe Rangiermanöver von Radfahrzeug und Transrapid im Rahmen der Abnahme der Betriebsleittechnik sehr wohl geprüft. In der Betriebsvorschrift sei die konkrete Art der Sperrung bewusst offen gelassen. Dies müsse in den Verfahrens- und Arbeitsanweisungen geregelt werden, die der Betriebsleiter zu erstellen habe. Er könne nicht sagen, ob der Transrapid aus der Halle auf den Hauptfahrweg hätte fahren können, wenn im Bereich des an Stütze 120 stehenden Werkstattwagens eine Sperre gesetzt worden wäre. Unabhängig von der Frage der Streckensperre habe die Unfallfahrt nicht stattfinden dürfen, denn der Fahrweg sei nicht frei gewesen. Der Betriebsleiter habe ihm nach dem Unfall gesagt, dieser habe seinen Leuten gesagt, „Ihr sollt die einlegen“ und wenn dieser sage ‚soll‘, „heißt das für meine Leute ‚muss‘“. Im Gelbdruck des Regelwerkes „Magnetschnellbahn“ werde das Verfahren „Sonderfahrzeuge unter Personalverwaltung“, wie man es in Lathen gehabt habe, als gleichwertig zu einer technischen Sicherung angesehen.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat ausgesagt, das Sicherheitskonzept auf der TVE bezüglich der Absicherung der Werkstattwagen kenne er nicht.

Die **Zeugin Wäsch** hat erklärt, die Rangiermaßnahmen morgens auf der Anlage habe sie nicht angesehen.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat angegeben, den Einsatz der Fahrzeuge morgens bei Dienstbeginn habe er nicht miterlebt. Er sei frühestens zwischen 12 und 13 Uhr auf der Teststrecke gewesen.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** ausgesagt, als technische Sicherungsmaßnahme beim Betrieb von Magnetfahrzeugen und Radfahrzeugen sei auf der TVE die sog. Fahrwegsperrung vorhanden. Ob bzw. unter welchen Voraussetzungen die Fahrwegsperrung nach der Betriebsvorschrift eingelegt werden musste oder dies nur eine Empfehlung war, sei vor dem Unfall zwischen den Beteiligten nicht diskutiert worden. Vor dem Ausschuss vertraten die Zeugen der IABG im Unterschied zu den sonstigen Zeugen die Ansicht, die Einlegung der Fahrwegsperrung sei nicht verbindlich gewesen.

4.7.2. Sonstige technische Sicherungsmittel

Die einzelnen Zeugen und der Sachverständige haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der Sachverständige **Prof. Dr. Siefer** hat angegeben, in der Literatur zum Transrapid spiele das Thema Wartungsfahrzeuge so gut wie gar keine Rolle. Das einfachste Verfahren, um sicherzustellen, dass Wartungsfahrzeuge sich auf dem Abstellgleis neben der eigentlichen Transrapidstrecke stünden, seien sog. Schlüsselsperren. Dann wären die Wartungsfahrzeuge schlüsselbedient, und dieser Schlüssel müsste in das Bedienbord für den Rundkurs eingesteckt und dort verriegelt werden. Dies sei eine erprobte Technik, die aber den Charme der alten Eisenbahn habe, zu einem modernen elektronischen System nicht unbedingt passen würde und vielleicht auch nicht gewollt würde. Eine GPS-Ortung für Fahrzeuge sei nur eine grobe Ortung, sei aber signaltechnisch nicht sicher. Ein System von Barcodes oder Transpondern an Fahrzeugen zur Ortung werde heute schon eingesetzt, um etwa ICEs dem Betriebswerk vorzumelden, sei allerdings ebenfalls noch nicht signalsicher.

Der **Zeuge Dr. Knigge** hat erklärt, es sei Absicht gewesen, die beiden Kommunikationswege - Funkverkehr zwischen Leitstand und Transrapid einerseits und zwischen Leitstand und Werkstattwagen andererseits - zu trennen, nämlich die technisch gesicherten Anlagenteile von den technisch nicht gesicherten Anlagenteilen.

Der **Zeuge Steinert** hat ausgesagt, über ein automatisches Sicherheitssystem unter Einbindung der Radfahrzeuge sei vor dem Unfall nicht diskutiert worden. Nach dem Stand der Technik sei eine automatische technische Einbindung der Radfahrzeuge nicht zwingend vorgesehen.

Der **Zeuge Otto** hat angegeben, das GPS-Ortungssystem sei ein Hilfsmittel für den zweiten Fahrdienstleiter. Es sei mit signaltechnisch nicht sicherer Technik aufgebaut.

Der **Zeuge Sawilla** hat erklärt, seine großen Bedenken gegen das GPS-Ortungssystem seien gewesen, dass es sich um ein nicht sicheres System gehandelt habe. Er habe zur Kenntnis genommen, dass der Betriebsleiter Metzner aus diesem System nur Fahrtverhinderungen, niemals Fahrtvorgaben ableiten wollen. Seitens der IABG würden nach dem Unfall jetzt Gedanken verfolgt, dass der Antrieb erst entblockt oder in Betrieb gesetzt werden könne, wenn sich das Radfahrzeug an einer bestimmten Stelle befinde, z. B. in der Instandhaltung. Nach neuestem Stand des „Gelbdruck“ - 8. Kalenderwoche 2007 - gebe es jetzt eine Formulierung, die die Einbringung von Radfahrzeugen in die Betriebsleittechnik fordere, sofern Radfahrzeuge und Magnetschienenfahrzeuge „gleichzeitig“ auf dem Fahrzeug unterwegs sein sollten. Danach müsse ein künftiger Betreiber Radfahrzeuge in die Betriebsleittechnik einbinden, wenn er Radfahrzeuge und Magnetschienenfahrzeuge gleichzeitig betreiben wolle. Wenn der Betreiber dies durch andere Maßnahmen sicher ausschließen könne, könne er darauf verzichten, die Radfahrzeuge in die Betriebsleittechnik einzubinden. Ein Gelbdruck habe eine Relevanz, sei aber noch nicht anerkannte Regel der Technik, weil man noch nicht davon ausgehen könne, dass die Mehrzahl der Experten die Meinung, die in den Gelbdrucken stehe, teile. Er denke, der Betreiber der TVE werde sich eher dafür entscheiden, die Radfahrzeuge nicht in die Sicherungstechnik zu integrieren, weil der Zeithorizont für diese Realisierung viel zu weit in der Zukunft wäre. Konsequenzen für die Sicherung des Radfahrzeuges bedeuteten ein Kostenspektrum, das man heute noch nicht absehen könne. Zu einem eventuellen „Anketten der Fahrzeuge“ seien noch weitere Gespräche zu führen, auch mit dem Hersteller der Sicherungseinrichtung. Denn man könne und dürfe nicht in bestehenden Sicherungsanlagen - salopp gesagt - etwas „dranschrauben“ und damit einfach Betrieb machen, sondern man brauche das Einverständnis des Herstellers der Sicherungsanlage.

Der **Zeuge Prof. Dr. Schwarz** hat ausgesagt, das GPS-System habe letztlich keine Einwirkung auf die BLT4, sondern sei ein von der Betriebsleittechnik entkoppeltes System. Gegen das GPS-System habe es zunächst finanziell und dann sachlich begründete Widerstände gegeben. Letztlich sei das GPS-System - mitgetragen von den Gutachtern - als Kann- und nicht als Muss-System etabliert worden. Die entscheidende Begründung sei gewesen, dass sicherheitstechnisch nicht zuverlässige Signale verwendet würden.

Der **Zeuge Steinmetz** hat angegeben, bis etwa 1986 seien auf der TVE Sonderfahrzeuge über Systeme der Abstellsicherung - praktisch über Reißdrähte usw. - gesichert worden. Diese Systeme seien aber sehr unzuverlässig und von der Bedienung und der Arbeitssicherheit her sehr gefährlich gewesen, weil man auf den Fahrweg gemusst und die Systeme dort stecken gemusst habe.

Der **Zeuge Metzner** hat erklärt, ihm fehle das Detailwissen zur Beantwortung der Frage, ob etwas dagegen spreche, eine Ortung bei den Werkstattwagen mit Barcodes vorzunehmen. Nach den Angaben des Herstellers der Betriebsleittechnik und des 38-GHz-Funks sei eine Einbindung mehrerer Fahrzeuge in das Funksystem nicht möglich gewesen.

Der **Zeuge Strauch** hat ausgesagt, das GPS-System sei nach seiner Einführung 2004 oder 2005 für die Räderfahrzeuge ein nützliches Hilfsmittel gewesen. Es sei für die Disposition der Radfahrzeuge in der Instandhaltungsphase genutzt worden, in der kein Magnetfahrzeug unterwegs gewesen sei. Um festzustellen, ob das Radfahrzeug in der Abstellanlage stehe, sei

es optional gewesen, ob er auf das GPS-System sehe. Den Glatteisunfall der Radfahrzeuge hätte das GPS-System nicht verhindern können.

Der Sachverständige und die Zeugen haben **zusammengefasst** angegeben, bei der Ortung der Fahrzeuge sei das GPS-System eine Hilfe, aber signaltechnisch nicht sicher. Die Trennung der Funknetze sei beabsichtigt gewesen. Voraussichtlich wolle der Betreiber nach dem Unfall zur Sicherung der Radfahrzeuge wohl eine Art des aus der Schientechnik bekannten, wenn auch wenig modernen Schlüsselsystems verwenden.

4.8. Zum Fragekomplex Nr. 8 („ob sich aus einer zu langfristigen Beschäftigung mit der Transrapidtechnik und/oder aus der zu einseitigen Ausrichtung der Arbeit auf diese Technik bei den mit dem Betrieb, der Überwachung oder der Genehmigung der Versuchsanlage beteiligten Personen aus Wissenschaft, Betrieb, TÜV, Genehmigungsbehörde und Politik ein zu eingeschränktes Problembewusstsein für Betrieb und Betriebssicherheit auf der TVE entwickeln konnte, und ob aus diesem Grund nicht alle Fahrzeuge in eine technische Sicherung integriert wurden“)

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, nach dem Unfall müsse man sich noch um viele Dinge kümmern, vielleicht auch um Alterungsprozesse in der Personalverantwortung, so um die Fragen, was passiere, wenn Leute zu lange immer dasselbe tun würden, oder ob das System noch genauso belastbar sei wie zu Anfang, als man es neu etabliert habe. In einem nachgereichten Schreiben vom 10.04.2007 (Anlage zur Niederschrift über den öffentlichen Teil der 23. Sitzung) hat der Zeuge mitgeteilt, er wolle seine Aussage dahingehend erläutern, dass er mit „Alterungsprozessen in der Personalverantwortung“ z. B. Ergebnisse einer wissenschaftlichen Untersuchung gemeint habe, wonach Autofahrer ihr Großhirn ausschalten würden, wenn sie täglich dieselbe Strecke führen, Beifahrer hingegen nicht.

Der **Zeuge Hirche** hat angegeben, zwar sei es richtig, dass er im Oktober 2006 im Verkehrsausschuss gesagt habe, es sei nicht auszuschließen, dass eine zu lange Beschäftigung auch Beeinträchtigungen habe. Noch in der gleichen Sitzung oder in der Sitzung danach habe er aber auch gesagt, er habe keinen Anlass, das in diesem praktischen Fall anzunehmen.

Der **Zeuge Strauch** hat erklärt, es wäre von Vorteil gewesen, wenn vor dem Unfall einmal der Fall eingetreten gewesen wäre, dass der erste Fahrdienstleiter etwas vergessen hätte und der zweite Fahrdienstleiter ihn daran hätte erinnern müssen. Dann wäre man wahrscheinlich sensibilisiert gewesen. Er glaube nicht, dass die Aufmerksamkeit nachgelassen habe. Man habe seinen Dienst gemacht und das prozessorientiert verfolgt, auch als zweiter Fahrdienstleiter.

Der **Zeuge Harnacke** hat ausgesagt, er sehe langjährige Erfahrung des TÜV mit der TVE als großen Vorteil, weil bei der Implementierung neuer Betriebsanlagen und Fahrzeuge auf Erfahrung und Fachwissen zurückgegriffen werden könne. Es habe ungefähr 1997 einmal einen Versuch gegeben, eine andere große Prüforganisation etwas prüfen zu lassen, um eben Wettbewerb zuzulassen. Diesen Versuch habe er abbrechen müssen, weil dieser Gutachter nicht in der Lage gewesen sei, eine vernünftige Grundlage für den sicheren Betrieb zu liefern. Die TÜV-Arge sei aus seiner Sicht die einzige Institution, die profunde Kenntnisse der Versuchsanlage in Lathen habe. Von Anfang seiner Beschäftigung mit der TVE an kenne er den Zeugen Steinmetz, einen Herrn Dr. Droese und den Zeugen Dr. Knigge. Die Beziehung zu diesen sei nicht über den dienstlichen Rahmen hinausgegangen. Das habe er sich strikt verboten. Er wolle da nicht in irgendwelche Probleme kommen.

Der **Zeuge Menn** hat angegeben, bezüglich der Gutachtertätigkeit des TÜV sei man zu der Erkenntnis gekommen, dass im Lauf der Jahre diese große Organisation, die auch über zertifizierte Mitarbeiter verfüge, sich ein so großes Fachwissen erworben habe, dass das für diese Anlage sehr nützlich gewesen sei. Ein Mitarbeiter habe ihm erzählt, der Zeuge Harnacke habe irgendwann einmal einen anderen Gutachter nehmen wollen, was aber nichts geworden oder misslungen sei. Er vermöge nicht zu erkennen, dass es in irgendwo einen Tunnelblick gege-

ben habe oder gebe. Wenn es hierauf Hinweise gegeben hätte, hätte man sicherlich handeln müssen.

Der **Zeuge Bannow** hat erklärt, er habe keine eigenen Erfahrungen damit, ob man Gutachter nach bestimmten Fristen auswechsele, damit kein Tunnelblick entstehe. Denn er habe sonst mit Gutachtern selten zusammen gearbeitet. Er habe den Vorwurf einer Monopolstellung des TÜV, der damals aus Richtung DB bzw. EBA erhoben worden sei, mit dem Zeugen Harnacke diskutiert. Hierzu habe der Zeuge Harnacke ihm erzählt, ein Versuch mit einer anderen Gutachterorganisation aus Süddeutschland einige Jahre zuvor sei gescheitert gewesen.

In einem Schreiben von **Herrn Harnacke** an MW Referat 44 [Herr Bannow] vom 26.11.2003, MW Lfd. NR. 18, S. 81, heißt es:)

„Bislang konnte ich die Betriebsvorschriften in ihrer jetzigen Fassung wegen der erfahrenen und äußerst sorgfältig arbeitenden Betriebsmannschaft und der langjährig eingesetzten Gutachter genehmigen.“

In einem Schreiben von **Herrn Friedrich**, DB MB an NLStBV Herrn Harnacke vom 30.03.2005, DB MB Anl. 7, heißt es:

„Dass Sie die Genehmigung der Betriebsvorschrift darauf stützen, dass auf der TVE eine Betriebsmannschaft tätig sein muss, die über ein über die Jahre gesammeltes Fachwissen verfügt, halten wir für sehr bedenklich. Der Betrieb der TVE wird damit ausschließlich auf der Grundlage subjektiver Einschätzungen von Personen durchgeführt.“

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** ausgesagt, konkrete Anhaltspunkte für eine Art „Tunnelblick“ bei den Beteiligten habe man nicht. Die langjährigen Erfahrungen etwa der TÜV-Arge als Gutachter seien eher als Vorteil angesehen worden, zumal ein länger zurückliegender Versuch mit einer anderen Gutachterorganisation nicht erfolgreich gewesen sei.

Diese Auffassung ist auch einem Schreiben von Herrn Harnacke an das MW zu entnehmen, allerdings hat Herr Friedrich von der DB MB daran im Jahr 2005 in einem Schreiben an Herrn Harnacke Kritik geäußert. Die DB MB hielt es für sehr bedenklich, den Betrieb der TVE ausschließlich auf der Grundlage subjektiver Einschätzungen von Personen durchzuführen, denn die Genehmigung der Betriebsvorschrift sei darauf gestützt, dass auf der TVE eine Betriebsmannschaft tätig sein müsse, die über ein über die Jahre gesammeltes Fachwissen verfüge.

4.9. Zum Fragekomplex Nr. 9 („ob und wenn ja, in welchen Verantwortungsbereichen einschließlich der politischen Führung Organisationsverschulden für Mängel in den zum Unfallzeitpunkt bei der TVE geltenden Rahmenseetzungen für Sicherheit, Betriebsüberwachung und Betriebspraxis vorliegt“)

4.9.1. Verantwortungsbereich des Betreibers

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes angegeben:

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, er persönlich habe keine Zweifel gehabt, dass das vorgegebene Regelwerk in Lathen umgesetzt werde. Er habe alle Mitarbeiter der IABG als zuverlässige, sehr motivierte, verlässliche Personen angesehen. Das gehe eigentlich durch alle Reihen. Er sei der Ansicht, dass der Zeuge Metzner eine völlig einwandfreie Persönlichkeit sei und als Betriebsleiter hervorragend arbeite. Er sei immer überrascht gewesen über die hohe Qualität dessen, was die IABG abgeliefert habe. Umso erschütterter sei er darüber, dass es ein solches Szenario an menschlichem Versagen gegeben habe. Das sei für ihn unvorstellbar gewesen.

Der **Zeuge Dr. Keil** hat angegeben, er habe aus seinen Besuchen auf der TVE vor allem in den Jahren 1997 bis 1999 den Eindruck gehabt, dass dort ganz normal, seriös, vernünftig und ingenieurmäßig gearbeitet worden sei. Es habe keine Erkenntnisse gegeben, dass der Betrieb auf der TVE unsicher gewesen sei. Den langjährigen Betriebsleiter, den Zeugen Steinmetz,

habe er als kompetenten, engagierten Ingenieur erlebt, der den Eindruck hinterlassen habe, dass das Sicherheitsverständnis seiner Mitarbeiter für ihn mit das höchste Gut sei.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, es habe keine Erkenntnisse darüber gegeben, dass auf der TVE die Sicherheitsvorschriften nicht ordnungsgemäß umgesetzt worden seien.

Der **Zeuge Steinmetz** hat ausgesagt, es sei von internen Stellen der IABG „zigfach“ überprüft worden, wie man mit der Betriebsvorschrift umgehe. Die IABG sei ein zertifizierter Betrieb und habe ein internes Qualitätsmanagement. Die Fahrdienstleiter seien ganz hochwertige Mitarbeiter, die eine sehr lange Ausbildung bräuchten.

Der **Zeuge Metzner** hat angegeben, er gehe davon aus, dass die Betriebsvorschriften immer eingehalten worden seien.

Der **Zeuge Meine** hat erklärt, er habe nie Zweifel gehabt, dass auf der TVE bewusst irgendwas nicht nachverfolgt worden wäre, wenn es denn sicherheitsrelevant gewesen wäre.

Der **Zeuge Bröring** hat ausgesagt, seine Gespräche mit der Führung der IABG hätten nirgendwo auch nur ansatzweise Fragestellungen zur Sicherheit ausgelöst.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat angegeben, er habe nicht den Eindruck gehabt, dass der Betrieb in Lathen unsicher gewesen wäre oder dass es dort Gefährdungen gegeben hätte.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** erklärt, Zweifel an der persönlichen Zuverlässigkeit der beteiligten Personen oder der Umsetzung der Regelwerke durch den Betreiber seien vor dem Unfall nicht aufgetreten.

4.9.2. Verantwortungsbereich der TÜV-Arge

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Sawilla** hat in einem nachgereichten Schreiben vom 10.04.2007 (Anlage zur Niederschrift über den öffentlichen Teil der 23. Sitzung) mitgeteilt, er wolle klar stellen, dass er der Ansicht sei, der TÜV habe in der Vergangenheit sehr penibel geprüft.

Der **Zeuge Dr. Friedrich** hat erklärt, das aktive Tätigwerden des TÜV sei seiner Auffassung nach ausreichend gewesen.

Der **Zeuge Rebentisch** hat ausgesagt, ihm sei bei seinen Besuchen auf der TVE „in keinster Weise“ aufgefallen, dass der TÜV dort nicht vernünftig geprüft hätte.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, er habe damals wie jetzt keine Zweifel daran, dass der TÜV seine Aufgaben ordnungsgemäß mache bzw. gemacht habe und zuverlässig sei.

Der **Zeuge Jerratsch** hat erklärt, gegenüber dem TÜV habe es keine Vorhaltungen gegeben.

Der **Zeuge Dr. Rühl** hat ausgesagt, den Gutachtern gegenüber habe er keinen Vorbehalt gehabt, dass sie den Job nicht richtig getan hätten, sondern nur, dass bezüglich einer Zulassung für eine Anwendungstrecke nicht alles lückenlos abgedeckt sei.

Die Zeugen haben also **zusammengefasst** angegeben, sie hätten keine Zweifel an der ordnungsgemäßen Tätigkeit des TÜV.

4.9.3. Verantwortungsbereich des NLStB bzw. der NLStBV und des MW

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Dr. Fischer** hat erklärt, er habe den Eindruck gehabt, dass die Organisation der Landesstraßenbaubehörde leistungsfähig und nicht defizitär gewesen sei und eine ausreichende Kommunikation zwischen der Landesbaubehörde und dem Ministerium bestanden habe. Ihm sei kein Vorfall in Erinnerung, bei dem das Informationssystem in seinem Amtsbereich während seiner Amtszeit nicht funktioniert habe.

Die **Zeugin Dr. Grote** hat ausgesagt, sie habe keinen Bedarf gesehen, organisatorische Änderungen zu veranlassen.

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat angegeben, er und sein Ministerium seien der Meinung gewesen, dass in der Landesbehörde die Fachkompetenz vorhanden gewesen sei und Fragen mit der Abteilung 4 als zuständiger Fachabteilung diskutiert und erörtert würden.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat erklärt, die Mitarbeiter im Schienenreferat im Ministerium wie auch in den nachgeordneten Behörden hätten ihrer Auffassung nach zu den absoluten Leistungsträgern gehört. Sie habe keinen Grund anzunehmen, es seien irgendwelche Informationen nicht pflichtgemäß ausgewertet und weitergegeben worden, zumal es entsprechende Berichtswege und regelmäßige Besprechungen gegeben habe. Im Rahmen ihrer Amtsübergabe an den Zeugen Hirche habe keine Notwendigkeit bestanden, auf mögliche Organisationsveränderungen hinzuweisen. Die Einbeziehung der TÜV-Arge halte sie für richtig; sie würde sogar sagen, wenn noch mehr fachliche Details im Wirtschaftsressort selbst hätten übernommen werden sollen, beispielsweise für die Überprüfung der Umsetzung der Betriebsgenehmigung, hätte sie das umgekehrt für einen Organisationsfehler gehalten.

Der **Zeuge Hirche** hat ausgesagt, im Augenblick stelle es sich ihm subjektiv so dar, dass die Dokumentationslage im Ministerium über frühere Vorfälle nicht ausreichend gewesen sei. Dies habe aber „null zu tun“ mit einer Sicherheitslücke in irgendeinem Zusammenhang. Die Handhabung durch Landesbehörde und TÜV sei eine durchgehende Praxis mehrerer Regierungen, die auch aus heutiger Sicht trotz des Unfalls nicht zu beanstanden sei. Seit seiner Amtsübernahme im März 2003 sei keinerlei Veränderung der Organisation und Wahrnehmung der Aufgaben in Bezug auf den Transrapid erfolgt. An der Richtigkeit der bestehenden organisatorischen Zuordnung der fachlichen Zuständigkeiten habe er keinen Zweifel und halte die gegebenen Organisationsstrukturen für richtig und sachdienlich. Es gebe am Ende politische Verantwortlichkeit jeder Landesregierung für alle Vorgänge, die es im politischen Raum zu diskutieren gebe. Im Übrigen sei aber die Verantwortung auf das Landesamt als ausführende Stelle übergegangen.

Der **Zeuge Werren** hat angegeben, er habe keinerlei Anlass gehabt, anzunehmen, dass die Organisation in irgendeiner Weise Not leidend oder die Arbeitsteilung zwischen Ministerium, Landesbehörde oder den mit der Wahrnehmung der Aufgaben befassten Menschen nicht in Ordnung sein könnte. An dieser Organisation, der Kompetenzverteilung und den Verantwortlichkeiten habe sich im Ministerium seit der Regierungsübernahme nicht geändert. Er habe sich immer so lange gut informiert gefühlt, als die Dinge reibungslos funktionierten. In den Wochen nach dem Unfall habe er oft festgestellt, dass eine Information vorlag, aber weil sie nicht für wichtig erachtet wurde, nicht vorgelegt wurde.

Der **Zeuge Harnacke** hat erklärt, er sehe kein Berichtsdefizit im Verhältnis zum Ministerium.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, in seiner Zeit habe es keinen Anlass gegeben, über eine andere Organisations- oder Bearbeitungsstruktur nachzudenken. Die Berichtswege vor dem Unglück halte er für ausreichend und hätten seiner Ansicht nach funktioniert. Der zuständige Ingenieur bei der Landesbehörde - der Zeuge Harnacke - stehe in dem Ruf, sehr genau und in Fachgesprächen bezüglich Sicherheit unnachgiebig zu sein. Diese Einschätzung könne er persönlich auch bestätigen. In Gesprächen, die er selber mit diesem geführt habe, sei bei ihm der Eindruck entstanden, dass bei dem Zeugen Harnacke die Sicherheit auf der TVE an erster Stelle stehe. Die Fachebene des MW habe hinsichtlich der Kritikpunkte der DB und der EBA im Rahmen des Übernahmeverlangens das Ministerbüro und auch das Spiegelreferat in der Staatskanzlei informiert. Nach seiner Kenntnis seien weder das Ministerbüro noch die Staatskanzlei von Vorfällen auf der TVE informiert worden.

Der **Zeuge Bannow** hat angegeben, der Zeuge Harnacke habe als äußerst genau und pingelig gegolten. Seine Kontakte zu dem Zeugen Harnacke seien telefonischer und auch persönlicher Art gewesen. Die Pingeligkeit bzw. die äußerst sorgfältige Vorgehensweise des Zeugen Harnacke sei ihm schon von früher bekannt gewesen, weil er schon einmal mit diesem fachlich zu tun gehabt hätte. Er habe den Zeugen Harnacke als jemanden erlebt, der z. B. den Stadtbahnführer angesprochen habe, wenn dieser in der Stadt schneller als 50 km/h gefahren

sei. Auch habe er vom EBA gehört, dass der Zeuge Harnacke die Komponenten, die für eine mögliche Anwendungsstrecke bereits vom EBA abgenommen worden waren, noch einmal zur Untersuchung durch einen Gutachter in Auftrag gegeben habe, um die Verwendbarkeit auf der TVE nachprüfen zu lassen. Er meine „pingelig“ positiv, auch wenn es negativ aus Sicht desjenigen sei, der z. B. mit erhöhten Anforderungen an den Betreiber oder den TÜV umgehen müsse. Der Zeuge Bannow erklärte, dass er über Berichte oder Vorgänge von Herrn Harnacke keine Vermerke angelegt habe.

In einem Vermerk des Zeugen Harnacke (NLStB) vom 08.03.2002⁹⁴ heißt es u. a.:

„Herr Rebentisch kritisierte die Bestellung der Gutachter der TVE, da die Beauftragung ohne Ausschreibung erfolge. Er erklärte, er werde für eine Überprüfung sorgen. Ich erklärte ihm, in meiner Genehmigung schreibe ich die Gutachter vor und wegen der vielen Probleme der Anlage könne ich keinen Gutachterwechsel akzeptieren (höchsten nach langer Einarbeitung neuer Gutachter durch die vorhandenen Gutachter). Die Aufträge ver gebe die MVP. (...)“

Zeugenaussage von Herrn Sawilla (PUA, 23. öff. Sitzung, S. 36) :

„Der Zeuge Sawilla erklärte, dass bei der Diskussion um die Fahrwegsperr e die Genehmigungsbehörde anwesend gewesen wäre und daher auch von dem Dissens Kenntnis gehabt habe. Die Genehmigungsbehörde habe sicherlich auch auf Herrn Steinmetz eingewirkt, denn sonst hätte er letztendlich keine Unterschrift gegeben.“

Zusammengefasst haben die Zeugen also erklärt, Zweifel an der Organisation der Behörden oder der Sorgfalt der beteiligten Mitarbeiter, insbesondere des Zeugen Harnacke, hätten sie nicht gehabt. Er habe aber Kenntnis von dem Dissens zwischen der IABG und Herrn Sawilla bzgl. der Einlegung der Fahrwegsperr e gehabt und dennoch die Betriebsgenehmigung erteilt. Deutlich wurde aus den Akten der Behörden, dass das MW über Berichte von Herrn Harnacke keine Vermerke angelegt hat und offenbar weder das Ministerbüro noch die Staatskanzlei über Vorfälle auf der TVE und die Kritik der DB informiert wurden.

4.10. Zum Fragekomplex Nr. 10 („ob es Defizite bei der Finanzierung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) durch den Bund gegeben hat, die Auswirkungen auf die Sicherheit von Strecke und Betrieb hatten, und - wenn ja -, welche Auswirkungen das waren und ob die Ausweitung des Personenverkehrs zur Minimierung der Defizite genutzt wurde“)

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes ausgesagt:

Der **Zeuge Dr. Fischer** hat angegeben, er sei vom Betreiber auf Probleme bei der Finanzierung der Anlage nicht angesprochen worden.

Die **Zeugin Dr. Grote** hat erklärt, von Wünschen von Mitarbeitern auf der TVE nach einer Verbesserung der Sicherheitstechnik oder von irgendwelchen Sicherheitsproblemen habe sie keine Kenntnis.

Der **Zeuge Dr. Tacke** hat ausgesagt, ihm sei nicht erinnerlich, dass jemand mit dem Hinweis auf Sicherheitsmängel versucht hätte, mehr Geld für den Transrapid von ihm zu bekommen.

Die **Zeugin Dr. Knorre** hat angegeben, Fragen der mittelfristigen Finanzierung der Versuchsanlage seien für sie kein Thema gewesen.

Der **Zeuge Steinert** hat erklärt, es habe keine Einflussnahmen vonseiten des Betreibers auf ihn gegeben, bestimmte Prüftiefen im Hinblick auf den Kostenfaktor abzumildern.

Der **Zeuge Sawilla** hat ausgesagt, die Kosten für einen Sicherungsrechner mit entsprechender Software wären für die Betreiber wie für den TÜV kein Grund dafür gewesen, diese Ausstattung nicht vorzunehmen.

⁹⁴ Akten des MW, Band Nr. 18 S. 25-26.

Der **Zeuge Dr. Jansen** hat angegeben, es habe nie eine Situation gegeben, in der der Auftraggeber auf den TÜV Einfluss genommen oder versucht habe, über Prüfungstiefe, Prüfungsdauer oder die Kosten der Prüfung zu diskutieren.

Der **Zeuge Hirche** hat erklärt, in welchem Umfang Besucherverkehr auf der TVE stattfinden sollte, sei nur auf der Fachebene diskutiert worden.

Der **Zeuge Werren** hat ausgesagt, er sei mit eventuellen Defiziten bei der Finanzierung der TVE insbesondere zulasten von Sicherheitsaspekten nicht befasst worden. Bei seinem Besuch Anfang November 2004 auf der TVE sei nicht über fehlende Mittel oder sonstige sicherheitsrelevante Aspekte geredet worden.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, er habe auf die Finanzierung der Versuchsanlage keinerlei Einfluss gehabt. Ihm seien keinerlei Auswirkungen dadurch auf die Sicherheit der Versuchsanlage bekannt.

Der **Zeuge Dr. Mehdorn** hat erklärt, seines Erachtens habe es bei der Finanzierung für Sicherheitsanforderungen keine Beschränkungen gegeben.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, mit dem Thema möglicher Defizite bei der Finanzierung sei er nicht befasst gewesen.

Tabelle über das Fahrgastaufkommen auf der TVE aus Akte MW 26. Seite 299: Im TR 06 fuhren von 1983 bis 1990 rund 21.000 Besucher. In den folgenden Jahren bis 1999 fuhren im TR 07 rund 258.000 und seit 1999 im TR 08 bis zum 22.09.2006 rund 293.000 Besucher.

| Jahr | Besucher der TVE insgesamt | Gesamtfahrten | Fahrten mit Besuchern | Fahrten mit Besuchern in Prozent | Mitgefahrene Besucher | Fahrzeug |
|---------------|----------------------------|---------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|----------|
| bis 1990 | 21.093 | k. A. | k. A. | k. A. | 21.093 | TR 06 |
| 1991 bis 1997 | 183895 | 10.721 | 4.016 | 37,5 | 174.018 | TR 07 |
| 1998 | 62.702 | 2.116 | 1.205 | 56,9 | 52.057 | TR 07 |
| 1999 | 43.215 | 1.856 | 737 | 39,7 | 32.447 | TR 07/08 |
| 2000 | 87.136 | 2.076 | 706 | 34,0 | 79.156 | TR08 |
| 2001 | 35.003 | 2.351 | 221 | 9,4 | 20.628 | TR08 |
| 2002 | 36.302 | 3.271 | 229 | 7,0 | 23.508 | TR08 |
| 2003 | 23.858 | 1.451 | 119 | 8,2 | 12.271 | TR08 |
| 2004 | 74.836 | 3.806 | 609 | 16,0 | 61.612 | TR08 |
| 2005 | 42.186 | 3.279 | 267 | 8,1 | 29.397 | TR08 |
| 2006 | 79.981 | 1.506 | 530 | 35,2 | 66.742 | TR08 |
| Gesamt | 690.207 | 32.433 | 8.639 | 26,6 | 572.929 | |

Zusammengefasst haben die Zeugen also angegeben, Finanzierungsprobleme mit Auswirkungen auf Sicherheitsfragen seien ihnen nicht bekannt.

Aus der Tabelle über das Fahrgastaufkommen ist ersichtlich, wie viele zahlende Besucher in den Jahren ab 2000 auf der TVE befördert wurden. Im Jahr des Unfalles 2006 sind bei nur 8 Monaten Betriebszeit ähnlich viele Fahrgäste wie im EXPO Jahr 2000 registriert worden. In dem Jahr durften erstmals die Einnahmen beim Betreiber verbleiben.

4.11. Zum Fragekomplex Nr. 11 („ob und wenn ja, in welcher Weise der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Walter Hirche, im Zusammenhang mit dem Transrapidbetrieb auf der TVE in Angelegenheiten der zuständigen Aufsichtsbehörden bis zum 24.11.2006 tätig geworden ist und ob dies den rechtlichen und fachlichen Anforderungen an eine oberste Landesbehörde entsprochen hat“)

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes erklärt:

Der **Zeuge Hirche** hat angegeben, er habe sich als Wirtschafts- und Verkehrsminister bis zum Unfallzeitpunkt mit dem Thema Transrapid immer nur unter verkehrs- und industriepolitischen Aspekten befasst. Es habe einmal einen Besuch im neuen Gebäude des Landesamtes gegeben, bei dem das Thema Transrapid aber keine Rolle gespielt habe. Die organisatorische Kompetenz für alle technischen Fragen liege bei der Landesbehörde und werde auch in Zukunft dort liegen. Besondere Vorkommnisse seien dem Fachreferat zu melden. Er habe nach dem Unfall verfügt, dass dies schriftlich und nicht nur telefonisch erfolge und dass in jedem Fall Aufzeichnungen zu machen seien. Es sei im Einzelnen festgelegt, dass bei besonderer Bedeutung dem Abteilungsleiter zu berichten sei, dem Staatssekretär und dann dem Minister. Einen Wichtigkeitskatalog gebe es nicht. Aufgrund des Unfalles habe er angeordnet, dass dem Ministerium alle Vorgänge schriftlich zu dokumentieren und bis auf Weiteres auch dem Minister selbst vorzulegen sind. Dies erfolge ohne Rücksicht auf irgendwelche Einzelkenntnisse, weil er diese Abweichung von den Regelstrukturen aufgrund des Unfalles wegen der politischen Dimension für richtig halte. Er habe nach dem Unfall erwogen, eine Überprüfung der Organisationsstruktur durch den Landesrechnungshof vornehmen zu lassen. Hintergrund hierfür sei erstens gewesen, dass ihm nach dem Unfall das Tempo der Aufklärung aus seiner subjektiven Sicht nicht hoch genug erschienen sei, und er zweitens Form und Vollständigkeit der Aufarbeitung noch einmal in Frage gestellt habe. Die Organisationsprüfung habe sich durch den Untersuchungsausschuss erübrigt. Er habe der Landesbehörde aufgegeben, eine Sicherheitskonferenz zu machen, bevor der TR 09 eine Genehmigung erhalte. Derzeit gebe es keine Überprüfungen der Zuverlässigkeit des derzeitigen Betreibers durch das Ministerium. Der Zeuge erklärte, ihm sei erst nach dem Unfall bekannt geworden, dass der Personalaufwand für die Genehmigung der Betriebsvorschrift mit 0,06 Stellen bemessen sei.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, die Fachaufsicht über die NLStBV im Bereich TVE liege im Zuständigkeitsbereich desjenigen Fachreferates im Ministerium, dessen Referatsleiter er seit 2001 sei. Die Fachaufsicht erfolge in erster Linie durch Fachgespräche und in zweiter Linie durch die Anwendung von Aufsichtsmitteln bis hin zum Erlass konkreter fachlicher Weisungen. In den zurückliegenden Jahren habe es nach seiner Beobachtung keinen Anlass gegeben, fachaufsichtsbehördlich tätig zu werden. Zu keinem Zeitpunkt habe der Eindruck bestanden, dass die Landesbehörde mit dem TÜV nicht ordnungsgemäß gearbeitet hätte. Von seinen Mitarbeitern im Referat sei ihm immer versichert worden, dass die Landesbehörde ihrer Aufgabe nachkomme und die Arbeit nicht zu beanstanden sei. Es habe keinerlei Beschwerden von Mitarbeitern, von Anwohnern, Besuchern der TVE oder anderen Fachkundigen betreffend den Zuständigkeitsbereich der Landesbehörde gegeben, die Anlass für ein Eingreifen des Ministeriums als Fachaufsicht gegeben hätten. Der zuständige Ingenieur bei der Landesbehörde - der Zeuge Harnacke - stehe in dem Ruf, sehr genau und in Fachgesprächen bezüglich Sicherheit unnachgiebig zu sein. Diese Einschätzung könne er persönlich auch bestätigen. In Gesprächen, die er selber mit dem Zeugen Harnacke geführt habe, sei bei ihm der Eindruck entstanden, dass bei diesem die Sicherheit auf der TVE an erster Stelle stehe. Wenn am 13.10.2006 das Landesamt gebeten worden sei, dass die Betriebsvorschriften nunmehr die Fassung haben sollten, dass auch das Ministerium und der Minister persönlich zu unterrichten seien, sei dies mit der herausgehobenen politischen Brisanz entsprechender Vorfälle nach dem Unglück begründet worden, habe also nichts mit Dingen zu gehabt, die vorher gelaufen seien.

Pressemitteilung von Minister Hirche vom 18.10.2006 zu „Informationslücken in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“:
„Die erst jetzt gemeldeten Kleinstvorfälle sowie die am vergangenen Freitag geschilderten Geschehnisse stehen zwar in keinerlei Zusammenhang mit dem schrecklichen Transrapid-Unglück vom 22.09.2006, geben aber gleichwohl Anlass, das Informations-, Meldungs- und

Kontrollverfahren gründlich zu überprüfen." ... „Die offenbar unzureichende Informationspolitik der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie die schleppende Aufarbeitung früherer Geschehnisse an der Versuchsanlage – auch wenn sie von kleiner Natur sind – haben mich bewogen, unmittelbar nach Bekanntwerden weiterer Vorfälle im Einvernehmen mit dem Niedersächsischen Landesrechnungshof eine Sonderprüfung der Aufgabenwahrnehmung der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr einzuleiten“

In einem Vermerk zur „Fachaufsicht über die Landesbehörde für den Straßenbau und als Genehmigungsbehörde für die Betriebsvorschriften der TVE in Lathen“ vom 02.11.2006(44-30691/1200) von **Herrn Menn** heißt es: „Art der Aufgabenwahrnehmung Die Wahrnehmung der Fachaufsicht gegenüber der Landesbehörde wurde im Wesentlichen durch Telefonate und Gespräche mit dem zuständigen Ingenieur des NLStBV wahrgenommen.,,

Neben den allgemeinen Gesprächen und Telefonaten mit dem zuständigen Ingenieur vom NLSTBV, gab es insbesondere seit Anfang 2002 häufigere Gespräche der NLSTBV. Auf grund der Diskussionen bezüglich der Realisierung von Anwendungsstrecken – insbesondere der in München – entstand das Erfordernis einer vermehrten Einbeziehung des Eisenbahn bundesamtes (EBA), um die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen an die Anwendungsstrecke im praktischen Vollzug zu erleichtern.

Im Zeitraum seit Oktober 2005 gab es auch wegen des bevorstehenden Betreiberwechsels von DB Magnetbahn GmbH auf IABG vermehrte Gespräche mit der Landesbehörde.

Auf Anforderung des MW wurde im Januar 2006 ein Protokoll einer der regelmäßigen Besprechungen der zwischen der NLSTBV, dem Betreiber, dem EBA und den Gutachtern über mittelt. Am 28.03.2006 wurde vom Landesamt die an diesem Tag erteilte Genehmigung der Betriebsvorschrift übermittelt. Weder in meiner Zeit als Referatsleiter (seit 2001) noch nach der im Referat vorhandenen Aktenlage bis 1994 gab es Mitteilungen der Landesbehörde o der Beschwerden von dritter Seite (z.B. Anwohnern, Mitarbeitern oder Besuchern der TVE). Auch gab es nach meiner Erinnerung keine Wahrnehmung bei den jeweils zuständigen Mitarbeitern des Referates 44, die Anlass für ein Eingreifen des MW als Fachaufsicht gegeben hätten...“

Zusammengefasst haben die Zeugen also erklärt, bis zum Unfall habe sich die zuständige Fachabteilung des MW durch die NLStBV unterrichten lassen, ohne dass - insbesondere in Sicherheitsfragen - spezielle Aufsichtsmaßnahmen angewendet worden wären. Der Minister sei insoweit nicht tätig geworden. Nach dem Unfall sei vom Minister angeordnet worden, ab jetzt sollten besondere Vorkommnisse auf der TVE schriftlich gemeldet werden und zwar zusätzlich zur Fachabteilung auch ihm persönlich.

Dem Minister sei erst durch nach dem Unfall bekannt geworden, dass der Personalaufwand für die Genehmigung der Betriebsvorschrift mit 0,06 Stellen bemessen sei. Aus den dem Ausschuss bekannten Akten wird deutlich, dass Minister Hirche noch im Oktober 2006 davon ausging, dass die ihm erst nachträglich gemeldeten Kleinstvorfälle Anlass gäben, das Informations-, Meldungs- und Kontrollverfahren gründlich zu überprüfen und er hielte es noch für notwendig, wegen der unzureichenden Informationspolitik der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie der schleppenden Aufarbeitung früherer Geschehnisse an der Versuchsanlage eine Sonderprüfung der Aufgabenwahrnehmung der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr einzuleiten.

4.12. Zum Fragekomplex Nr. 12 („welche Informationspflichten das zuständige Ministerium und die jeweiligen Minister gegenüber der Öffentlichkeit und dem Parlament über Vorkommnisse und Zusammenhänge im Hinblick auf die Genehmigung, den Betrieb und die Aufsicht hatten, und zur Prüfung, ob diesen Pflichten vor und nach dem Unglück vom 22.09.2006 bis einschließlich dem 24.11.2006 zu jeder Zeit nachgekommen worden ist“)

Die einzelnen Zeugen haben hierzu im Wesentlichen Folgendes angegeben:

Der **Zeuge Hirche** hat ausgesagt, er habe mit dem Zeugen Harnacke persönlich nur ein einziges Mal gesprochen, nämlich als er nachmittags am Unfalltag auf die Anlage gekommen sei. Er habe gegenüber der Öffentlichkeit und dem Parlament nach dem Stand seiner Informationen jeweils sofort vorgetragen. Die Information über den Glatteisunfall sei ihm erst während der Sitzung zur Dringlichen Anfrage gegeben worden. Ansprechpartner für seine Informationen sei das Fachreferat im eigenen Hause gewesen, nicht die nachgeordnete Behörde. Er habe die technischen Fragen gemäß den Informationen seiner Mitarbeiter beantwortet. Seine Angaben in der Plenarsitzung am 11.10.2006 (Zitat: „Ich habe eben schon darauf hingewiesen, dass wir die Arge TÜV beauftragt haben, die Einhaltung der Betriebsvorschriften zu kontrollieren.“) könnten den Eindruck entstehen lassen, er sei damals von einem Auftragsverhältnis des Landes Niedersachsen gegenüber dem TÜV ausgegangen; tatsächlich sei der Sachverhalt aber anders, denn die TÜV-Arge sei nicht von der Landesbehörde, sondern von dem jeweiligen Inhaber der Betriebsgenehmigung beauftragt worden. Auch müsse er einräumen, zum Zeitpunkt der Erörterung im Landtag oder im Wirtschaftsausschuss die Betriebsvorschriften nicht gekannt zu haben. Er könne nicht mehr sagen, woher er seine damaligen Informationen zu der Frage gehabt habe, wie viele Personen bei regulären Fahrten und bei Messfahrten vorn im Fahrstand zu sein hätten. Das Tempo der Aufklärung nach dem Unfall sei ihm aus seiner subjektiven Sicht nicht hoch genug erschienen, und er habe Form und Vollständigkeit der Aufarbeitung durch die Beauftragung des Landesrechnungshofes mit einer Organisationsprüfung noch einmal in Frage stellen wollen.

Der **Zeuge Werren** hat erklärt, er habe ein oder zwei Tage nach dem Unfall einen Anruf vom Vorstandsvorsitzenden des TÜV Nord erhalten, der ihn darüber informiert habe, dass es im Jahre 2004 einen Zusammenstoß zwischen zwei Werkstattwagen bei Glatteis gegeben habe. Er habe in der ersten Sitzung des Wirtschaftsausschusses nach dem Unfall am 29.09.2006 seine bis dahin vorliegenden Erkenntnisse vorgetragen. Die Vorbereitung hierfür sei ausschließlich im Dialog zwischen dem Referat 44 und der Landesbehörde erfolgt. In der Folgezeit habe er die entsprechenden parlamentarischen Gremien über jede einzelne Tatsache, die durch intensive Befragung des Landesamtes gewonnen worden war, unterrichtet. Zur Vorbereitung der Unterrichtung des Landtages habe er einen „motivierenden“ Aktenvermerk geschrieben, um sicherzustellen, dass man sich anstrengen möge, um alles an erkennbaren und denkbaren Fakten auf den Tisch zu bringen. Es sei alles „ausgegraben“ worden, was „auszugraben“ gewesen sei. Vom Landesamt habe er sich grundsätzlich gut informiert gefühlt, es aber als mühsam empfunden, alle Informationen in der gebotenen Schnelligkeit auf den Tisch zu bekommen. Es sei ihm zu langsam gegangen. Er habe insoweit nicht mit der Landesbehörde unmittelbar kommuniziert, sondern mit seinem Fachreferat 44.

Der **Zeuge Harnacke** hat angegeben, er habe am 22.09.2006 die Information über den Unfall während eines Termins außer Haus per Handy erhalten, den Termin sofort beendet und noch auf dem Weg von seinem Termin das Ministerium per Handy informiert. Mit dem Zeugen Hirche selber habe er nur am Unfalltag in Lathen gesprochen. Als der Zeuge Hirche gegen 16 Uhr nach Lathen gekommen sei, habe er dem Zeugen Hirche kurz gesagt, was aus seiner Sicht passiert sei. Alles andere sei in der Zeit danach über das Referat 44 gelaufen. Er sei von den Mitarbeitern des Referats 44 praktisch im Minutentakt angerufen worden und habe Rede und Antwort stehen müssen. Viele Fragen habe er zunächst nicht beantworten können und erst in Lathen nachfragen müssen.

Der **Zeuge Menn** hat ausgesagt, nach dem Unfall habe ihn der Zeuge Werren angerufen und berichtet, er habe gehört, es habe auch vorher schon einen Unfall gegeben und er möge der Sache bitte nachgehen. Er habe in den Ministeriumsunterlagen nichts gefunden und bei dem Zeugen Harnacke nachgefragt. Dieser habe ihm berichtet, es habe keinen Unfall mit dem Transrapid gegeben, sondern nur einen Unfall, als ein Werkstattwagen bei Glatteis auf einer anderen gerutscht sei, und noch eine zweite Sache hinsichtlich einer fahrbaren Arbeitsbühne. Das habe er dem Zeugen Werren als Ergebnis mitgeteilt. Nach dem Unfall habe er sich mit seinen Mitarbeitern im Ministerium die Arbeit geteilt. Es habe eine Fülle von Anfragen von unterschiedlicher Seite gegeben. Wer gerade frei war, habe die Anfragen entweder selbst beantwortet oder, wenn man dazu nicht in der Lage gewesen sei, auf die Landesbehörde zurückgegriffen. Die Zusammenarbeit mit der Landesbehörde sei ihm Wesentlichen fruchtbar

und zufriedenstellend gewesen. Teilweise habe es Anlass zu Nachfragen gegeben und Missverständnisse.

*Rede von **Minister Hirche** in der 101. Plenarsitzung des Niedersächsischen Landtags am 11.10.2006:*

„Auch für die Anwendungsstrecke in München mit intensivem Personenverkehr sehen die bisherigen Planungen vor, dass ein Betrieb der Instandhaltungsfahrzeuge in genau derselben Weise wie bei der TVE erfolgen darf.“ (S. 11790)

„Auf der Transrapidstrecke Emsland ist kein geringerer Sicherheitsstandard vorgeschrieben worden, als er bisher für eine Anwendungsstrecke in München infrage kam.“ (S. 11800)

Zusammengefasst haben die Zeugen also erklärt, nach dem Unfall hätten sich die Zeugen Hirche und Werren durch das zuständige Ministeriumsreferat 44 informieren lassen, das seinerseits die Informationen von der NLStBV angefordert habe. Verschiedentlich seien Nachfragen - z. B. zum Glatteisunfall - erforderlich gewesen. Manche zunächst gemachten Angaben seien im Nachhinein zu korrigieren (gewesen).

So hat Minister Hirche in der Plenarsitzung am 11.10.2006 noch erklärt, für die Anwendungsstrecke in München mit intensivem Personenverkehr sei ein Betrieb der Instandhaltungsfahrzeuge in genau derselben Weise wie bei der TVE vorgesehen und auf der TVE sei kein geringerer Sicherheitsstandard vorgeschrieben worden, als für München.

5. Unfallursachen gemäß Untersuchungsbericht des EBA vom 19.04.2007

Der Untersuchungsbericht des EBA, dessen Feststellungen nach dem Schreiben der Staatsanwaltschaft Osnabrück vom 30.05.2007 in Beweisaufnahme und Abschlussbericht verwertet werden dürfen⁹⁵, führt in seiner Zusammenfassung zu den Unfallursachen aus: „(...)

5.2. Primäre Ursache

Es wurden bei der Auswertung aller Informationen und Unterlagen keine Hinweise auf Unfallursachen im technischen Bereich gefunden.

Auslösende Ursache (Primäre Ursache) für den Zusammenstoß war zweifelsfrei die Freigabe des Fahrvorhabens für den TR 08, obwohl sich zu diesem Zeitpunkt das Sonderfahrzeug auf einem vom Magnetfahrzeug beanspruchten Fahrwegabschnitt befand; damit war die für die ordnungsgemäße Freigabe des Fahrvorhabens erforderliche Voraussetzung eines freien Fahrwegs nicht gegeben.

Die nach Auffassung der Verfasser zwingend vorgeschriebene technische Sperrung des Fahrweges durch Eingabe des entsprechenden Kommandos „MAE“⁹⁶ durch den Fahrdienstleiter bereits vor der ersten Fahrt des TR 08 von dem HOP⁹⁷ zum Bf. 1⁹⁸ erfolgte nicht.

5.3. Sekundäre Ursachen

Als sekundäre Ursachen werden folgende Sachverhalte eingestuft:

⁹⁵ Zu den Einzelheiten des Verfahrensablaufes hierzu s. o. II.3.

⁹⁶ „MAE“ ist das Kommando Fahrwegelement sperren und steht für Marker info Enter Unterpunkt blocked. Zum Kommando MAE führt der Untersuchungsbericht an anderer Stelle aus: „Mit dem MAE-Kommando können Informationen über den Zustand von Streckenabschnitten eingegeben werden, z. B. auch das Sonderfahrzeug. Die Eingabe MAE verhindert das Einstellen einer Reservierung über den so gekennzeichneten Streckenabschnitt und wirkt so als Sperre.“

⁹⁷ Abkürzung für „Hand-over-Point“; zur Lage dieses Punktes s. o. II.1.1.

⁹⁸ Abkürzung für Bahnhof 1; zur Lage dieses Punktes s. o. II.1.1.

1. Der Fahrdienstleiter hatte keinen direkten Zugriff auf die einzige technische Anzeigeeinrichtung, die ihm die Information über den Standort des Sonderfahrzeugs angezeigt hätte: den GPS-Monitor.
2. Für den regelmäßig durchgeführten Rangiervorgang gab es keine Verfahrensanweisung; die Zulässigkeit des Rangiervorgangs als regelmäßiges Betriebsverfahren nur auf Basis der Betriebsvorschrift ist zweifelhaft.
3. Das in der Betriebsvorschrift und dem nachrangigen Regelwerk vorgeschriebene 4-Augen-Prinzip und damit die Überwachung des Fahrdienstleiters durch den 2. Leitstandsoperator war, zumindest bezogen auf den Rangiervorgang, unzureichend ausgestaltet. Infolgedessen war der 2. Leitstandsoperator nicht in der Lage, seiner Verpflichtung zur Überwachung der Handlungen des Fahrdienstleiters nachzukommen.
4. Für die Durchführung der vorgeschriebenen Fahrwegprüfung vor der Freigabe eines Fahrvorhabens durch den Fahrdienstleiter gab es keine konkrete Verfahrensanweisung; die Durchführung der Fahrwegprüfung allein auf Basis der Betriebsvorschrift ist nicht möglich.
5. Infolge von 4. wurde u. a. die Freigabe des Fahrweges im technischen Sinne als „Freimeldung“ im betrieblichen Sinne verwendet, war hierfür jedoch nicht geeignet.
6. Für die Führung des Betriebsbuches Leitstand gab es keine Arbeitsanweisung, obwohl die Betriebsvorschrift eine entsprechende Vorgabe macht.
7. Infolge von 6. wurde das Betriebsbuch Leitstand nicht sachgerecht geführt, insbesondere fehlten durchgängig die in der Betriebsvorschrift vorgeschriebenen Eintragungen zur Fahrwegfreimeldung und zur Fahrtfreigabe.
8. Die unzureichende Umsetzung der „Anwendungsregeln OCS“ in Verbindung mit der offensichtlich unterschiedlichen Handhabung durch die Fahrdienstleiter ist als sekundäre Unfallursache zu werten.
9. Die Handlungen des Fahrzeugführers können, insbesondere in den letzten 30 sec vor dem Zusammenstoß, nicht rekonstruiert werden. Es oblag seiner Verpflichtung, den Fahrweg während der Fahrt zu beobachten. Aufgrund zahlreicher Aufgaben zur Beobachtung von technischen Einrichtungen, die der gleichzeitigen Beobachtung des Fahrweges entgegenstehen, kann zweifelsfrei weder festgestellt werden, dass die Verpflichtung zur Beobachtung des Fahrweges objektiv vernachlässigt wurde, noch kann dieses ausgeschlossen werden; im letztgenannten Fall wäre dies als sekundäre Unfallursache zu werten.

5.4. Weitere beeinflussende Sachverhalte

Folgende Umstände haben den Eintritt des Unfalls bzw. das Schadensausmaß zusätzlich negativ beeinflusst, ohne dass diese Umstände jedoch als Unfallursache anzusehen sind.

1. Weder der 2. Leitstandsoperator noch der zufällig auf dem Leitstand anwesende amtierende Betriebsleiter noch die Fahrzeugbesatzung noch sonstige Betriebsbedienstete, die den Funkverkehr mithören konnten, haben bei der Freigabe der Fahrt 3⁹⁹ des TR 08 daran gedacht, dass das Sonderfahrzeug noch auf der Strecke war.
2. Weder dem Fahrzeugführer noch der übrigen Fahrzeugbesatzung ist die außerordentlich geringe Zeitspanne zwischen der Ankunft am Bf. 2¹⁰⁰ und der Fahrtfreigabe aufgefallen, obwohl auch sie über das Sonderfahrzeug informiert waren.

⁹⁹ Der Untersuchungsbericht versteht darunter die Fahrt des Magnetschwebefahrzeuges vom Bahnhof 2 in Richtung Norden.

¹⁰⁰ Abkürzung für Bahnhof 2; zur Lage dieses Punktes, s. o. II. 1.1.

3. Die regelmäßige Praxis, Fahrgäste bereits vor der endgültigen Freigabe des Gesamtsystems zu befördern, hat ebenfalls Einfluss auf das Schadensausmaß.
4. Über Jahre hinweg wurden zunehmende Ungenauigkeiten im Betriebsablauf nicht bemerkt oder hingenommen.
5. Die Aufbauorganisation der IABG ist vorrangig auf die einzelnen Subsysteme ausgerichtet. Betrieblichen Fragen wurde damit möglicherweise nicht die notwendige Bedeutung beigemessen.

6. Schlussbemerkungen

Es war Aufgabe des Untersuchungsberichts, die Ereignisketten und Ursachen für den Unfall am 22.09.2006 darzustellen bzw. festzustellen. Die Ergebnisse lassen möglicherweise den Eindruck entstehen, dass der TVE-Betrieb über Jahre hinweg nicht sicher war.

Die in diesem Untersuchungsbericht festgestellten Mängel beziehen sich überwiegend auf einen bestimmten Bereich des gesamten Betriebsgeschehens, nämlich den Übergang von der Instandhaltungsphase in die tägliche Betriebsphase. Zwangsläufig müssen diese Lücken im Mittelpunkt dieses Untersuchungsberichts stehen.

Die Übertragung der Ergebnisse dieses Untersuchungsberichts auf den gesamten TVE-Betrieb ist unzulässig.

Die Erfahrung zeigt im Übrigen, dass es ungleich leichter ist, Mängel nach einem Ereignis festzustellen, als solche Mängel ohne konkreten Anlass zu finden.“

Die IABG hat mit Schreiben vom 27.06.2007 zu dem Untersuchungsbericht Stellung genommen. Hierauf haben die TÜV-Arge mit Schreiben vom 02.07.2007 und das EBA mit Schreiben vom 16.07.2007 erwidert.

6. Unfallursachen gemäß Gutachten der ipw Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG vom 05.07.2007

Das von der Staatsanwaltschaft Osnabrück eingeholte Gutachten der ipw Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. Wiegand mbH & Co. KG vom 05.07.2007, das nach dem Schreiben der Staatsanwaltschaft Osnabrück vom 10.07.2007 im Rahmen der Beweisaufnahme und des Abschlussberichts des PUA uneingeschränkt verwertet werden darf, und im Untersuchungsausschuss dementsprechend in der öffentlichen Sitzung vom 19.07.2007 eingeführt worden ist, führt u. a. aus:

„Anmerkung zur Funkkommunikation allgemein: (...) Soweit ersichtlich wurde, ist ein Mithören des Funkverkehrs zwischen Leitstand und Magnetfahrzeug für die Besetzung des Sonderfahrzeugs normalerweise nicht möglich. (...)“

Zusammenfassend lässt sich aus den vorliegenden Dokumenten bezüglich der Prüfung der Einhaltung der Betriebsvorschriften ableiten, dass nach dem Verständnis der TÜV-Arge VME die Sperrung von Fahrwegabschnitten bei dem Mischbetrieb von Magnetschwebefahrzeug und Radfahrzeug(en) aus sicherheitstechnischer Sicht zwingend vorgeschrieben ist (...).“

Das Gutachten zitiert aus einer „Verfahrensanweisung für die Verwendung von GPS-Ortungssystemen im Betrieb mit TVE-Radfahrzeugen“, VA-SO-SO-25, der IABG vom 05.08.2005 u. a.:

„Ist aus den Informationen des GPS-Ortungssystems über Ort, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung der erfassten Radfahrzeuge abzuleiten, dass eine gefährliche Annäherung an andere Fahrzeuge, Hindernisse oder Gefahrenpunkte nicht auszuschließen ist, so wird im Sinne der Sicherheit zunächst angenommen, dass die vom GPS-Ortungssystem wiedergegebene Situation der Realität entspricht.“

Das Gutachten zitiert weiterhin aus einem im Download-Bereich der IABG veröffentlichten Vortrag „Die TRANSRAPID-Versuchsanlage - Prüfstand für die anwendungsnahe Personalorganisation in

Betrieb, Instandhaltung, Schulungs- und Sicherheitsverfahren eines Magnetschnellbahnsystems“
des Zeugen Metzner, ohne Datum:

„Fehler der verantwortlich handelnden Menschen in Betrieb und Instandhaltung werden ausdrücklich zugelassen und durch technische, organisatorische bzw. verfahrenstechnische Maßnahmen sicher abgefangen.

Das heißt, ein Fehlerbaum für ein angenommenes sicherheitsrelevantes Ereignis endet niemals mit der einfachen Erklärung ‚menschliches Versagen‘ oder ‚Einzelelement-Versagen‘.“

Das Gutachten fasst seine Ergebnisse wie folgt zusammen:

„(...) Die Versuchsanlage zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass einerseits der Einzelfahrzeugbetrieb die Regelform bei den Versuchsfahrten darstellt, andererseits jedoch außer dem Magnetschwebefahrzeug aus Sicherheits- und Instandhaltungsgründen verschiedene Radfahrzeuge vorgehalten und eingesetzt werden.

Inwieweit der Einsatz zeitgleich erfolgen muss, lässt sich seitens des Verfassers nicht beurteilen. Es ließ sich jedoch aus den vorliegenden Dokumenten ableiten, dass sich sowohl der Hersteller der betriebsleittechnischen Einrichtungen, als auch der Betreiber und der letztendlich der von der Genehmigungsbehörde bestimmte Gutachter zur Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschriften mit diesem sicherheitstechnisch in besonderem Maße relevanten Umstand auseinander gesetzt und mehr oder weniger stringente Vorgaben für die Betriebsabwicklung gestellt haben.

Es sind folgende Feststellungen (Hinweise) zu treffen, die im Einzelnen in den verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Gutachtens hergeleitet und begründet wurden:

(...) Hinsicht der Sperrung von Fahrwegabschnitten sind gravierende Verstöße gegen die sicherheitsrelevanten Vorgaben des Herstellers zu verzeichnen.

(...) Nach stichprobenweiser Durchsicht der Leitstandsbücher der vergangenen Jahre ist festzustellen, dass die Fahrwegfreimeldungen i. d. R. nicht eingetragen wurden und die Eintragungen zu Streckensperrungen nur sporadisch und unvollständig erfolgten (...). Es handelt sich hier um einen Verstoß gegen sicherheitsrelevante Vorgaben der Betriebsvorschrift.

(...) Die Betriebsvorschrift stellt keinen expliziten Zusammenhang zwischen dem Einsatz des Sonderfahrzeugs auf der Strecke und der Einrichtung einer Streckensperrung her bzw. fordert eine solche nicht bei „Fahren auf Sicht“. Dies ist als eine sicherheitsrelevante Abweichung von den Herstellervorgaben zu bewerten (...).

(...) Die Nichteinhaltung eines Sicherheitsabschnitts bei Antriebsfahrten mit dem Magnetschwebefahrzeug ist als sicherheitsrelevanter Verstoß gegen die Betriebsvorschrift zu werten.

(...) Aufgrund der Ausgestaltung der Arbeitsplätze ist festzustellen, dass die organisations-technischen Voraussetzungen zur Gewährleistung des „4-Augen-Prinzips“ im Leitstand und auf dem Magnetschwebefahrzeug nur eingeschränkt realisiert wurden.

(...) Das GPS-basierte Informationssystem wurde aus Sicherheitsgründen eingeführt, die Nutzung jedoch nicht zwingend vorgeschrieben und organisatorisch nicht eindeutig geregelt.

(...) Auffällig, für das Unfallgeschehen jedoch als nicht ursächlich anzusehen, ist der Umstand, dass sehr häufig das Ausfahren des Transrapid bei gleichzeitigem Aufenthalt des Sonderfahrzeugs auf der Strecke in der Betriebsart „Leitstand/Auto“, also im Modus zentrale Betriebsleittechnik (CCS) erfolgt. Hierfür fordert die Betriebsvorschrift das „Fahren auf Sicht“ (...).

(...) Zwischen der Routenauflösung nach dem AOCS-Test (Soforthalt) um 09:50:00 - 09:50:05 Uhr und Neueinstellung für die erste Streckfahrt des TR08 um 09:50:17 (Unfallfahrt) vom Halteplatz 2420 über Nordkurve bis Streckenabschnitt G 26 liegen nur wenige Sekunden. Zuvor hätte die Fahrt des Sonderfahrzeugs in die Abstellanlage angeordnet werden müssen. Dass

die Route eingestellt werden konnte, liegt an dem Versäumnis der Sperrung von Fahrweg-elementen.

(...) Aus den Diagnoseprotokollen ist nicht ersichtlich, dass vor dem Zusammenstoß des TR 08 mit dem Sonderfahrzeug im Bereich der Stütze 120 eine Zwangsbremmung ausgelöst worden wäre, weder vom Fahrzeug, noch vom Leitstand aus. (...)

Es kann damit zusammenfassend festgestellt werden, dass sicherheitsrelevante Verstöße gegen die betrieblichen Vorschriften offenbar über einen längeren Zeitraum erfolgt sind.

Zur unmittelbaren Kausalität des Unfallereignisses „Zusammenstoß des Transrapid TR08 mit einem Sonderfahrzeug auf der Transrapid-Teststrecke bei Lathen am 22.09.2006“ wurde abgeleitet:

- Der für die sichere und ordnungsgemäße Abwicklung des Fahrbetriebes verantwortliche Fahrdienstleiter handelte entgegen der Betriebsvorschrift, indem er die Fahrwegelemente zur Verhinderung des Befahrens der zwischen dem Sonderfahrzeug und dem TR08 liegenden Streckenabschnitte nicht sperrte.

Dass dieses Fehlverhalten des Fahrdienstleiters auch tatsächlich ein Unfallereignis zur Folge hatte, ist durch die Koinzidenz folgender weiterer Gegebenheiten bedingt:

- Der Fahrdienstleiter handelte bei der Unfallfahrt (Reservieren der Fahrstraße) so, als ob er keine Kenntnis über das Vorhandensein des Sonderfahrzeuges im Bereich der Stütze 120 gehabt hätte; andernfalls hätte er die Auslösung des Sofortzwangshaltes verlassen müssen.
- Das 4-Augen-Prinzip zur gegenseitigen Überwachung der sicherheitsrelevanten Handlungen im Leitstand und auf dem Magnetschwebefahrzeug TR08 kam nicht zur Wirkung.
- Der Fahrzeugführer des Magnetschwebefahrzeugs TR08 handelte bei der Unfallfahrt so, als ob er keine Kenntnis über das Vorhandensein des Sonderfahrzeuges im Bereich der Stütze 120 und bis zum Zusammenstoß auch keinen Sichtkontakt mit dem SF gehabt hätte; andernfalls hätte er die Auslösung des Sofortzwangshaltes veranlassen müssen.
- Der 2. Leitstandsoperator beachtete den GPS-Monitor vor dem Unfallereignis nicht (eine Verpflichtung dazu bestand nicht).

Die durchgeführten Untersuchungen haben zu keinen Feststellungen etwaiger technischer Mängel in der Leit- und Sicherungstechnik geführt.“

In der Sitzung am 19.07.2007 hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Wiegand das Gutachten erläutert. Der Gutachter hat dabei angegeben, wenn man Kenntnis von allen betrieblichen Regelungen der Versuchsanlage habe, könne man für sein Empfinden relativ einfach feststellen, in welcher Form diese Regelungen in den Betriebsbüchern umgesetzt worden seien. Er habe keine Ursachen erkennen können, weshalb diese Erkenntnis dem Betriebsleiter oder den TÜV-Beschäftigten nicht ebenso einfach zugänglich wäre. Wann eine Streckensperre zu setzen sei, sei in der Betriebsvorschrift nicht eindeutig geregelt, für sein Empfinden „aber für alle vom Verständnis her absolut klar“. Es gebe hierzu eindeutige Aussagen des Herstellers der Betriebsleitertechnik und der Gutachter. Ein Fahrzeug sei in dem Moment in Betrieb, in dem es auf die Strecke gehe, und wenn es auf der Strecke irgendwo abgestellt sei. Soweit ihm aufgefallen sei, dass in der Betriebsvorschrift ein expliziter Zusammenhang zwischen dem Einsatz des Sonderfahrzeuges auf der Strecke und der Errichtung einer Streckensperrung in der Betriebsvorschrift fehle, sei dies ausschließlich durch das Unfallgeschehen bedingt. Normalerweise wäre das sicherlich nicht in besonderem Maße aufgefallen. Das Versuchsanlagengesetz sehe nur eine Genehmigungsbehörde vor. Für sein Empfinden lasse sich deutlich zeigen, dass die Genehmigungsbehörde mehr getan habe, indem sie „als Quasiaufsichtsbehörde“ Vorgaben gemacht habe. Es sei nach dem Stand der Technik üblich, dass Menschen bestimmte sicherheitsrelevante Handlungen vornähmen. Das Entscheidende bei dieser Philosophie sei, dass es nicht nur *eine* Handlung sein dürfe, nicht nur *ein* Mensch. Daher komme das so-

nannte Vieraugenprinzip. Man könne nicht sagen, so etwas müsse grundsätzlich technisch gemacht werden; es gebe Fälle, in denen das gar nicht möglich sei. Er erwarte, dass auch in Zukunft bei solchen hochtechnologischen Verkehrssystemen Situationen eintreten, in denen z. B. Sonderfahrzeuge, wie man sie durch den Unfall kenne, eingesetzt werden müssten, die man nicht immer vollständig in die Sicherheitstechnik einbinden könne. Das Vieraugenprinzip werde in den betrieblichen Vorschriften der Versuchsanlage an verschiedensten Stellen erwähnt und dabei ganz unterschiedlich gebraucht. In der Betriebsvorschrift selbst habe es im Kern die Bedeutung, dass das, was der Fahrdienstleiter tue, von dem Fahrer im Transrapid überwacht werde und umgekehrt. In anderen Verfahrens- und Arbeitsanweisungen werde das Vieraugenprinzip auf die Leitstelle übertragen - Fahrdienstleiter und sogenannter Leitstandsoperator - und im Fahrzeug - Fahrer und Bordtechniker. Ein Begriff „bezeugendes Vieraugenprinzip“ sei ihm nicht bekannt. Die Betreiber auf der Versuchsanlage hätten sehr viel getan an der Sicherheit. Auch habe man auf der Versuchsanlage einfachste Betriebsverhältnisse, normalerweise fahre dort ein einziges Fahrzeug. Da brauche man kein GPS, um den Standort zu erkennen. Das sei sowieso durch die Technik - die wandernden Feldimpulse - klar. Das GPS gehöre nicht zu dem Sicherungssystem, sondern sei „eine Zugabe, mehr nicht“. Die Sicherungstechnik sei anders ausgelegt, das GPS sei ein zusätzliches optisches Hilfsmittel.

Die IABG hat mit Schreiben vom 18.07.2007 zu dem Gutachten Stellung genommen. Der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Wiegand hat hierauf mit Schreiben vom 13.08.2007 erwidert.

7. Ergebnisse des staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahrens

Der die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Osnabrück leitende Staatsanwalt Schröder hat in seiner Vernehmung als Zeuge in öffentlicher Sitzung am 19.07.2007 den Stand des Ermittlungsverfahrens erläutert. Er hat ausgesagt, aus beiden Gutachten ergebe sich eindeutig die Unfallursache, sodass der Unfall aus seiner Sicht als aufgeklärt angesehen werden könne. Soweit es zwischen den beiden Gutachten Unterschiede gebe, seien diese Aspekte nicht von strafrechtlicher Relevanz. Es sei jetzt praktisch nur noch eine abschließende Beurteilung erforderlich, wem strafbares Verhalten vorzuwerfen sei und wem nicht. Kern der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen sei zum einen, dass das Sonderfahrzeug auf dem Fahrweg vergessen worden sei, und zum anderen, dass die Fahrwegsperrung nicht benutzt worden sei. Soweit noch von Sekundärursachen die Rede sei, seien diese für den Unfall „nicht unmittelbar kausal“. So wäre für ihn etwa die Bedienung der Betriebsvorschrift nur dann strafrechtlich relevant gewesen, „wenn die Betriebsvorschrift beispielsweise derart lückenhaft gewesen wäre, dass man bei Genehmigung der Betriebsvorschrift davon hätte ausgehen müssen, dass es möglicherweise zu einem solch folgenschweren Unfall kommen muss“. Das sei allerdings hier nicht der Fall. Nach seiner Auslegung schreibe bereits die Betriebsvorschrift an sich vor, die Fahrwegsperrung zu aktivieren, wenn ein weiteres Fahrvorhaben stattfindet und sich Personen im Bereich des Fahrweges befänden. Es gebe eine Vorgabe der Herstellerfirma Siemens für die Betriebsleittechnik, die sogenannten Anwendungsregeln OCS in das innerbetriebliche Regelwerk zu übernehmen; d. h. die Fa. Siemens habe gewollt, dass die Fahrwegsperrung innerbetrieblich verbindlich geregelt werden sollte. Dazu gebe es eine entsprechende Empfehlung des TÜV, der das genauso gesehen habe. Aus den Feststellungen des EBA und des Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Wiegand ergäben sich Hinweise auf ein Organisationsverschulden. Das Organisationsverschulden treffe diejenigen, die für den sicheren Betrieb der Versuchsanlage verantwortlich seien. Das sei die Betriebsleitung. Dort ende die strafrechtliche Verantwortung. Der Geschäftsleitung könne man ein Organisationsverschulden nicht vorwerfen. Nach seinen Feststellungen treffe die Geschäftsleitung kein sogenanntes Auswahlverschulden, weil sie keine offensichtlich unzuverlässige Betriebsleitung eingesetzt habe. Für den zweiten Leitstandsoperator gebe es praktisch keinen Aufgabenkatalog, was er hätte „regeln, machen oder kontrollieren müssen“, sondern er habe eine allgemeine Überwachungspflicht gehabt und dieser an dem Unfalltag durchaus entsprochen. Man müsse definitiv feststellen, dass die Genehmigungsbehörde, also die NLStBV, keine Aufsichtspflicht gehabt habe. Es gebe niemanden, der eine Aufsichtspflicht habe. Die Genehmigungsbehörde habe mehr getan, als der gesetzlichen Verpflichtung entsprochen habe, indem man indirekt über das Genehmigungsverfahren „eine Quasiaufsicht“ eingeführt habe und die TÜV-Arge beauftragt habe, diese Aufsicht durchzuführen. Man könne aufgrund der Ermittlungen, der Feststellungen des EBA und des Sachverständigen Gutachtens eine Verantwortlichkeit der Landesbehörde ausschlie-

ßen. Es gebe aus den Ermittlungen auch keine konkreten Hinweise, dass sich der TÜV strafrechtlich relevant verhalten habe. Er könne feststellen, dass sich Mitarbeiter des TÜV im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen nicht strafbar gemacht hätten. Wenn die Anlage weiter betrieben werde, werde man sich sicher mit der Frage beschäftigen müssen, ob nicht eine regelmäßige Aufsicht dringend erforderlich sei, und wie diese Aufsicht gewährleistet werden könne. Aber das seien Fragen, die ihn als Staatsanwalt nicht zu interessieren hätten. Das EBA schreibe aus seiner Sicht zu Recht, dass man viele Sachen, die möglicherweise schiefgelaufen seien, erst im Nachhinein bei einer konkreten Fehlersuche habe feststellen können und das nicht vorher hätte merken können oder müssen.

8.1. Weitere Würdigung des Untersuchungsergebnisses durch SPD und Bündnis 90/Die Grünen

8.1.1. Fehlende Fachaufsicht

Das Niedersächsische Wirtschaftsministerium hat die ihm obliegende Aufgabe der Fachaufsicht über das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau und Verkehr offensichtlich nur unzureichend wahrgenommen. Das Ministerium hat Informationen des NLStBV lediglich auf Referentenebene zur Kenntnis genommen. Das NLStBV hat sich regelmäßig auf die Informationen des Betriebsleiters der IABG oder der TÜV-Arge verlassen. Eine systematische Prüfung der Einhaltung der genehmigten Betriebsvorschriften für die Versuchsanlage fand nicht statt. Die unzureichende Fachaufsicht durch das Ministerium hatte zum Ergebnis, dass diese Zustände erst im Zuge der parlamentarischen Untersuchungen offenkundig wurden.

Grundsätzlich obliegen dem Ministerium nicht nur die Aufgaben der Umsetzung und Ausführung von Gesetzen, sondern auch Kontrolle und Steuerung der nach geordneten Verwaltungseinheiten. Dies ist bei der Genehmigung der TVE nicht geschehen.

Spätestens nachdem im Jahre 2005 die DB Magnetbahn beabsichtigte, den Versuchsbetrieb in Lathen in eigener Verantwortung durchzuführen und Zweifel an der Betriebssicherheit und -struktur in Lathen dem MW vorgehalten wurden, hätte dieses die erforderlichen Maßnahmen ergreifen müssen.

Diese Vorhaltungen, die im MW im Detail zeitnah bekannt waren, wurden offensichtlich trotz der Tragweite aber lediglich durch telefonische Rückfragen beim Betriebsleiter der IABG „geklärt“, in Kenntnis dessen, dass die IABG natürlich auch ein wirtschaftliches Interesse an der Beibehaltung des Status quo hatte.

Ein Vermerk von Herrn Menn (MW) in Sachen Kritik von der DB Magnetbahn und dem Eisenbahn-Bundesamt erreichte offenbar nicht den Minister. Herr Menn gab den Vermerk zwar an das Ministerbüro, Minister Hirche nahm diesen aber nach seiner Aussage nicht zur Kenntnis. Andererseits ging diese Korrespondenz sogar auch an die Staatskanzlei bzw. an den Ministerpräsidenten, wegen dessen bevorstehendem Besuch in Lathen, und wurde dort sehr wohl zur Kenntnis genommen. Andere bedeutsame Vorgänge, wie der Revisionsbericht der DB, oder ein Glätteisunfall in dessen Folge Beschäftigte mehr technische Sicherheit forderten, sind im MW nicht einmal dokumentiert worden.

Sowohl der Minister als auch Staatssekretär Werren machten in ihren Befragungen am 5.02.02 deutlich, dass sich die Hausspitze des MW nie um diese Vorgänge gekümmert hat. Die zuständigen Mitarbeiter hätten nach deren Dienstverständnis darüber eigenverantwortlich zu entscheiden gehabt. Daher hat Minister Hirche in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss alle Verantwortung und jegliche Kenntnis über Missstände auf der Versuchsanlage und Mängel bei der Kontrolle durch die ihm unterstellte Landesbehörde von sich gewiesen. Eine solche Abschiebung der Verantwortung ist inakzeptabel! Verantwortlich für die Sicherheit auf der Versuchsanlage ist nach Versuchsanlagengesetz die oberste Landesbehörde, und damit Minister Hirche.

Dies allein reicht aus, um festzustellen, dass der Minister seiner Aufgabe nicht gewachsen war bzw. diese vorsätzlich nicht wahrgenommen hat.

Wusste er, tatsächlich nichts über die Zustände auf der Versuchsanlage, trägt er gleichwohl die Verantwortung für die Organisations- und Informationsdefizite in seinem Haus und die offensichtlich mangelhafte Fachaufsicht.

Ob dieses Unterlassen strafrechtlich relevant ist, ist nicht Gegenstand parlamentarischer Untersuchungen, politisch war es verantwortungslos.

8.1.2. Organisationsverschulden

Das Land hatte mit der Genehmigung der Betriebsvorschriften die Möglichkeit, deren Einhaltung selbst zu überprüfen. Die Prüfung durch einen Dritten, der TÜV-Arge ist zwar Grundsätzlich möglich. In diesem Fall hätte das Land aber überprüfen müssen, ob dies der Aufgabe angemessen erfolgt. Dies ist nicht geschehen. Man hat sich blind auf die TÜV-Arge verlassen.

Das Land hätte, wenn es in der Betriebsgenehmigung einzig die TÜV-Arge als Gutachter zulässt, sich auch über die Einhaltung der selbst erlassenen Auflagen kundig machen müssen. Eine Behörde kann nicht etwas fordern, wenn sie es nicht anschließend auch überprüft.

Der mit der Überwachung der Einhaltung der Betriebsgenehmigung beauftragte TÜV Mitarbeiter, der diese Aufgabe im April 2006 übernahm, ist von seinem Vorgänger auch nicht ausreichend in diese Aufgabe eingewiesen worden. Die in der Vergangenheit entstandenen Prüfprotokolle wurden nicht eingesehen - es gab lediglich eine telefonische Absprache.

Von Mitte 2004 bis Mitte 2006 hat keine Prüfung durch den TÜV stattgefunden.

Von Anfang 2005 bis Ende 2006 gab es nicht einmal einen schriftlichen Vertrag über die von der TÜV-Arge zu erbringenden Leistungen, obwohl dies in der Betriebsgenehmigung zwingend vorgeschrieben war.

Über zwei Jahrzehnte waren die Betreiber der TVE durch das Land Niedersachsen im Verfahren der Genehmigung der Betriebsvorschriften für die Versuchsanlage verpflichtet worden, dieselbe Gutachterorganisation mit der Überprüfung der Einhaltung der Betriebsvorschriften zu beauftragen. Das Land hat nie überprüft, ob die TÜV Arge ihre Aufgaben auch fach- und sachkundig sowie dem jeweiligen Entwicklungsfortschritt angemessen nachkam. Denn wäre z.B. das Einlegen der Fahrwegsperrung, als Pflichtaufgabe von Hersteller und TÜV vorgegeben, bei der Prüfung über die Einhaltung der Betriebsgenehmigung mit geprüft worden, hätte es zu dem besagten Unfall in der Form und den bekannten Konsequenzen nicht kommen können.

Der TÜV hat aber nie geprüft, ob beim Betrieb des TR 08 gemäß der Betriebsvorschrift die Blocksicherung immer manuell eingelegt wurde. Obwohl die Beweisaufnahme ergeben hat, dass dem TÜV und dem NLStBV bekannt war, dass von Seiten der IABG bestritten wurde, dass diese Sicherung bei Parallelbetrieb stets einzulegen war, ist die praktische Umsetzung vom TÜV bei der Regelprüfung im Juli 2006 nicht geprüft worden. So blieb bis zum Unfall verborgen, dass die zwingende Vorgabe der Betriebsvorschrift in diesem wichtigen Punkt von der IABG immer wieder im täglichen Betrieb auch mit Fahrgästen nicht eingehalten worden ist.

Zwischen NLSTBV und TÜV gab es faktisch ein fachaufsichtliches Verhältnis. **Ein Organisationsverschulden in der Landesverwaltung liegt vor, weil das Land die Betriebsgenehmigungen erteilt hat ohne deren Wirksamkeit eigenverantwortlich nachzuprüfen.** Dies ist bei den – nach Aktenlage – festgestellten 0,06 Personalstellen die zu diesem Zweck auf Landesseite aufgewendet wurden, eindeutig belegt. Mit ca. 115 Stunden pro Jahr konnten allenfalls die regelmäßigen vierteljährlichen Besprechungen in Lathen und der notwendige Schriftwechsel im Zusammenhang mit den Betriebsgenehmigungen geleistet werden. **Sich über Jahrzehnte bei der Prüfung zur Einhaltung der Betriebsgenehmigung nur auf die von den Betreibern in Lathen bezahlte TÜV-Arge zu verlassen, war fahrlässig!**

Die TÜV-Arge war wegen der zwingenden Auftragserteilung an sie, durch Vorgabe des Landes in den jeweils fortgeschriebenen Betriebsgenehmigungen, vom Land abhängig. Sie war nach Aussagen des Sprechers der TÜV-Arge Stürwold berichtspflichtig und fühlte sich dem Land gegenüber weisungsgebunden. Durch die Aussagen von Minister Hirche (Plenum am 13.10.2006 bei der Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage der GRÜNEN: „*Ich habe eben schon darauf hingewiesen, dass wir die Arge TÜV beauftragt haben, die Einhaltung der Betriebsvorschriften zu kontrollieren*“) und einer weitgehend gleich lautenden Antwort von der ehemaligen Ministerin Knorre zur glei-

chen Frage gegenüber dem Untersuchungsausschuss wurde dies auch von Verantwortlichen in der Landesregierung bestätigt.

Obwohl es keine vertraglichen Beziehungen zwischen dem Land und der TÜV-Arge gab, mußte sie faktisch wie eine nachgeordnete Behörde des NlStBV handeln. Deshalb gab es tatsächlich ein fachaufsichtliches Verhältnis zwischen dem NlStBV und der TÜV Arge.

Die in der Zeugenvernehmung der TÜV-Mitarbeiter am 2.02.07 deutlich gewordenen **Mängel bei der Überwachung der Einhaltung der Betriebsvorschrift in Lathen durch den TÜV fallen damit ebenfalls als Organisationsverschulden auf das Land zurück.**

8.1.3. Die Pflicht des Landes zur Gefahrenabwehr

Das Land hat die Fürsorgepflicht, Schaden von der Bevölkerung abzuwenden und hierfür die nötigen Vorschriften zu erlassen bzw. die nötigen Vorkehrungen zu treffen. Anlässe zum Handeln hätte es gegeben, auch wenn diese (z.B. die vorherigen Unfälle auf der TVE oder die Hinweise von DB und EBA) von der beteiligten Behörde und dem MW als nicht maßgeblich betrachtet wurden. Auch wusste die Behörde, dass es einen Dissens bei der Einlegung der Fahrwegsperrung zwischen IABG und TÜV gegeben hat.

Das Niedersächsische Wirtschaftsministerium hat durch die bundesgesetzliche Vorgabe in § 12 Abs. 4 des Versuchsanlagengesetzes die Aufgaben der Gefahrenabwehr auf der Versuchsanlage in Lathen übertragen bekommen. Es hat mit der Durchführung der Aufgabe das NlStBV beauftragt. Als zuständige Fachaufsichtsbehörde hat aber das MW für die ordnungsgemäße Aufgabenerfüllung Sorge zu tragen. Für MW und NlStBV sind daneben die allgemeinen Bestimmungen des Rechts der Gefahrenabwehr maßgeblich.

Der Niedersächsische Wirtschaftsminister hat offenkundig bis heute nicht erkannt, dass die in seiner Verantwortung wahrzunehmenden Aufgaben nach dem Versuchsanlagengesetz Aufgaben der Gefahrenabwehr sind. Er und seine Mitarbeiter haben sich um die Versuchsanlage nur im einzelbetrieblichen Interesse oder aus dem Blickwinkel der Standortpolitik gekümmert. Nur so ist zu erklären, dass auch nicht gehandelt wurde, als die Missstände im Jahre 2005 im Wirtschaftsministerium aktenkundig geworden waren.

Spätestens im Jahre 2005 hätte erkannt werden müssen, dass die Aufgaben der Gefahrenabwehr allein schon vom Zeitumfang her nur unzureichend wahrgenommen werden konnten. Es bestand die Möglichkeit, diese Aufgabe an das Eisenbahn-Bundesamt als leistungsfähige Fachbehörde zu übertragen. Von dieser Möglichkeit wurde bewusst aus standortpolitischen Gründen nicht Gebrauch gemacht.

Auch die mehr als mangelhafte Informationspolitik zwischen NlStBV – MW - Staatskanzlei haben dazu geführt, dass die Beteiligten kein Problembewusstsein entwickelt haben. Sonst hätten sie erkennen können und müssen, dass der Transport von Personen eine zusätzlichen Gefahrenquelle bietet, gerade wenn der Wunsch danach war, den Besucherverkehr auszuweiten oder zumindest nicht zu reduzieren.

Das MW kann sich nicht darauf berufen, dass es nichts unternehmen musste, weil eine Überwachungspflicht durch Gesetz nicht bestanden hat. **Eine Überwachungspflicht hatte das Land auf jeden Fall durch die Eröffnung einer Gefahrenquelle, denn wer eine Gefahr für Dritte eröffnet, indem der Transrapid als Teststrecke gilt und dennoch unbeteiligte Personen gegen Entgelt befördert werden dürfen, muss hierin eine Gefahrenquelle erkennen und Vorsorge treffen.**

Tatsächlich hätte das Unglück mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht stattgefunden, wenn der Niedersächsische Wirtschaftsminister im Jahre 2005 die notwendigen Konsequenzen aus den damals bekannt gewordenen Missständen gezogen hätte.

8.1.4 Die notwendigen Konsequenzen sind:

- 1.) dass der Ministerpräsident Herr Hirche entlässt, da der Minister selbst nicht in der Lage ist, die Konsequenzen aus seinem Fehlverhalten zu ziehen,
- 2.) dass dem bisherigen Betreiber wegen der offenkundig gewordenen Unzuverlässigkeit keine neue Betriebsgenehmigung erteilt wird,
- 3.) die Zuständigkeit für die Prüfung der Einhaltung der Betriebsgenehmigung dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen werden, und
- 4.) insgesamt die Organisationsstruktur, die Kontrolle, die technischen Vorgaben und die Betriebsvorschriften so überarbeitet und korrigiert werden, dass sich ein derartiges Unglück nicht wiederholen kann.

8.2. Kritik von SPD und Bündnis 90/Die Grünen zur Würdigung der Untersuchungsergebnisse von CDU und FDP

1. Anders als CDU und FDP behaupten liegen nach der Auswertung der Erkenntnisse aus der Ausschussarbeit von SPD und Grünen eindeutig Fehlverhalten und Organisationsverschulden in der Landesverwaltung vor. Der geringe Regelungsgrad des Versuchsanlagengesetzes ist nach 30 jähriger Anwendung allein in Niedersachsen durch eine faktische Verfahrensweise ersetzt worden, deren vorgebliche Sorgfalt und Sicherheit die Voraussetzungen für das Unfallgeschehen zugelassen haben: Herr Harnacke (NLStBV) verließ sich auf die IABG, den TÜV und Herrn Steinmetz (Betriebsleiter/Niederlassungsleiter IABG). Umgekehrt gibt auch Herr Steinmetz eine Ehrenerklärung ab für Herrn Harnackes Kompetenz. Herr Bannow (MW) informierte sich, niedergeschrieben in seinem Vermerk vom 08.01.2004 (MW Lfd. Nr. 18, S. 87 u. 88), bezüglich des Zustandes und der Situation auf der TVE bei Herrn Harnacke und Herrn Steinmetz. In diesem Vermerk wird zum einen die gegenseitige Kompetenzbekundung dieser seit über 20 Jahren mit der Anlage befassten Beschäftigten deutlich, zum anderen machen sich Herr Harnacke und v.a. Herr Steinmetz selbst vor Herrn Bannow zu unersetzbaren Personen für den Betrieb der TVE. Das MW verließ sich wiederum auf Herrn Harnacke als „langjährigen Experten“, der aber mit nur 6% bis max.10 % seiner Arbeitszeit ein so komplexes Thema wie die TVE abdeckte.
2. Anders als CDU/FDP behaupten wäre die von der DB für München geforderte technische Einbindung der Wartungsfahrzeuge auch früher (z.B. 2006) verfügbar gewesen, wenn dies zu diesem Zeitpunkt vom Land gefordert worden wäre. Die DB konnte allerdings nicht erklären, warum sie in München etwas fordert, was sie in Lathen zeitgleich als Inhaber der Betriebsgenehmigung nicht umgesetzt hat.
3. Anders als CDU/FDP behaupten war auf der Strecke seit längerem ein integriertes Sicherungssystem vorhanden, das die genaue Ortung der MSB Fahrzeuge elektronisch ermöglichte. Es fehlte lediglich der Wille und die Finanzierungsbereitschaft diese sichere Ortung auch in allen Werkstattfahrzeugen zu installieren.
4. Anders als CDU/FDP behaupten erweisen sich die Zeugenaussagen des IABG Geschäftsführers Prof. Schwarz als nicht glaubwürdig. Es gab im Vorfeld, nach dem Werkstattwagenunfall in 2004, die Forderungen von IABG Mitarbeitern zu einer Integration der Werkstattwagen in das automatische Sicherungssystem. Dies ist belegt in einer DPA Meldung vom 26.09.06 mit den darin veröffentlichten entsprechenden Aussagen von Prof. Schwarz. Die Forderung sei aber aufgrund der Weigerung des damaligen Eigentümers der Betriebsgenehmigung (TRI/DB Magnetbahn) nicht umgesetzt worden.
5. Anders als CDU/FDP behaupten sind von führenden EBA Mitarbeitern (Rebentisch Artikel, 3/05 Der Eisenbahningenieur) und TÜV Mitarbeitern (Vortrag Dresden) Forderungen nach einem Gesamtsicherheitskonzept für Transrapid Strecken vor dem Unfall erhoben worden. Durch „Regeln der Technik“ würden Komponenten komplexer Anlage zwar sicherheitstechnisch genehmigt. Wenn aber ein Gesamtsicherheitskonzept fehle, könnten dabei Sicherheitslücken auftreten. – Auch die künstliche Trennung der Werkstattwagen durch die verschiedenen Funkssysteme von der auch für sie wichtigen Kommunikation zwischen Magnetfahrzeug und Leitstand ist keinem TÜV-Prüfer oder der Landesbehörde als

- Problem vor dem Unfall aufgefallen. Im Gegenteil wurde dies zwar diskutiert, aber nicht als Risiko, sondern eher als Vorteil angesehen.
6. Anders als CDU/FDP behaupten, sehen sowohl das Gutachten des Eisenbahn-Bundesamtes für die Staatsanwaltschaft Osnabrück, als auch Professor Kühlwetter in einem rechtswissenschaftlichen Aufsatz aus der Eisenbahn-Revue 6/07 keine Rechtsgrundlage für Besucherverkehr auf der TVE im erfolgten Umfang. Auch die DB sah bei der TVE Probleme im Vergleich zu Praxisbetrieb mit Fahrgästen. - Das Konzept von Landrat Bröring kalkuliert dagegen fest mit Fahrgastbetrieb und der MW Mitarbeiter Herr Bannow forderte sogar mehr Fahrtage als die DB es in ihrem Konzept vorsah.
 7. Anders als CDU/FDP, die behaupten, dass es legitime unterschiedliche Meinungen zum Einlegen der Fahrwegsperrung gäbe, war dies für alle nachvollziehbar und zweifelsfrei in den Betriebsvorschriften geregelt. Das Thema war vor dem Unfall zwischen der Genehmigungsbehörde, dem TÜV und den Betreibern ausführlich diskutiert (Harnacke, Sawilla, Steinmetz) worden. Ein, in der Stellungnahme von CDU/FDP nun erneut eingeräumter, scheinbarer Interpretationsspielraum für die IABG, dient offensichtlich dazu, dieses Unternehmen als Betreiber der Strecke auch für die Zukunft akzeptabel zu halten. Die Vorgabe zum verpflichtenden Einlegen der Sperre galt seit 2005 und deren unterlassene praktische Umsetzung hätte spätestens bei der im Sommer 2006 erfolgten TÜV Überprüfung zur Einhaltung der Betriebsvorschriften festgestellt werden müssen.
 8. Anders als CDU/FDP behaupten belegt das „Vorbeisehen“ von TÜV und NLSTBV an den jahrelangen Verstößen gegen Betriebsvorschriften auf der TVE eindeutig das Vorhandensein eines Tunnelblickes bei den Verantwortlichen.
Auch das fehlende Problembewusstsein des Magnetbahn Ausschusses wird durch die erst nach der Kollision in Lathen erfolgte sehr umfangreiche Verschärfung der technischen Vorschriften (Gelbdruck) klar dokumentiert. Herr Harnacke verließ sich auf die langjährige Erfahrung der Mannschaft in Lathen und wertete das als Qualitäts- und Sicherheitskriterium; ließ deshalb die Kritik von außen durch das EBA und die DB abprallen.
Der TÜV Mitarbeiter Herr Sawilla zeigte sich bei der Befragung zwar kritisch, dass die langjährige Beschäftigung der Betriebsmannschaft Probleme aufwirft durch Routine, macht zugleich aber neue Vertrauenserklärungen an die IABG.
 9. Fehlverhalten und Organisationsverschulden der Landesverwaltung und der Mitarbeiter der TÜV Arge sind zentraler Inhalt der Schlussfolgerungen von SPD und Grünen (siehe unter Abschnitt II.8.1.). Anders als CDU/FDP behaupten, ist dies durch die zuvor dokumentierten Sachverhalte eindeutig belegt. Anlässe zur internen Revision und Korrektur der nicht hinterfragten blinden Vertrauenskultur hätte es genug gegeben. Schon 2003 wurde mit dem Ersuchen von DB Magnetbahn und EBA zur Übernahme der Verantwortung für Lathen Kritik laut. Nach dem Glatteisunfall haben sogar die Mitarbeiter in Lathen (DPA Meldung) fehlende Sicherheitstechnik eingefordert und im DB Revisionsbericht, der der Landesbehörde vorlag wurde die Kritik an die Organisation in Lathen und die Sicherheitsstandards konkretisiert. Schließlich wäre spätestens mit dem im NLSTBV und im TÜV bekannten Widerstand des Betriebsleiters in Lathen gegen die Vorgaben zum Setzen der Fahrwegsperrung eine verschärfte Verpflichtung zur Überprüfung dieser Vorgaben in der Praxis verbunden gewesen.
 10. Anders als CDU/FDP behaupten, erscheint hier die Erwähnung des Zusammenhangs wichtig, zwischen verstärktem Besucherbetrieb auf der TVE in den Jahren 2000 und 2006 und der nachweisbaren erheblichen Zunahme von regelwidrigem Fahrbetrieb nach der morgendlichen Inspektionsfahrt im gleichen Zeiträumen (EBA Bericht). Die Fahrgastzahlen im Jahre 2006 bei nur neunmonatigem Betrieb zeigen eine Tendenz zur Kommerzialisierung (die IABG durfte die Fahreinnahmen erstmals für sich vereinnahmen). Von 1.506 Gesamtfahrten waren 530 mit Besuchern, das sind 35,2%! Es wurden 66.742 Besucher befördert. Im Expo-Jahr 2000 sind nur wenig mehr befördert worden (79.156). Vergleicht man die Anzahl der durchschnittlichen Besucher pro Besucherfahrt, gab es nie höhere Fahrgastzahlen als 2006, also wäre die Zahl der Fahrgäste in 2006 im Vergleich zum Expo-Jahr bis zum Jahresende 06 vermutlich noch übertroffen worden. (vgl. Fahrgastzahlen aus Akten MW)

11. Anders als CDU/FDP behaupten geht es im Untersuchungsauftrag nicht um den Organisationsaufbau, sondern um die Funktionsfähigkeit der Verwaltung. Angesichts der Vielzahl der möglichen Handlungsanlässe (siehe Replik auf Antwort 9) hat der Minister hier durch präventives Wegsehen oder bewusst organisierte Verantwortungslosigkeit“ die Informationsverluste in seinem Haus zu verantworten.
Die Fachaufsicht über das NLStBV wurde nur sporadisch, meist durch Telefonate des zuständigen Referenten im MW wahrgenommen. Diese Gespräche sind dazu in der Regel noch nicht einmal dokumentiert worden. Lediglich im Zuge des Übernahmeansinnens der DB auf der TVE gab es persönlichen Kontakt.
12. Anders als CDU/FDP behaupten geht es im Untersuchungsauftrag nicht um das Informationsvermögen des Ministers, sondern um die Erfüllung seiner Informationspflicht. Dieser ist er nur sehr schleppend und unvollkommen nachgekommen, das dokumentiert die über Wochen nötige Korrektur jeweils zu vorher gemachter Aussagen. Die ständige Weiterentwicklung der dargestellten Sachverhalte nach Informationsstand belegt die unzulängliche Informationslage beim MW vor dem Unfall. Dies zeigen die irreführenden Auskünfte zu den Vorgaben für Geschwindigkeit, Messfahrt und Sicherheitstechnik (der Streckenblock wurde z.B. erst bei der Ortsbesichtigung bekannt).
Die Behauptung des gleichen Sicherheitsstandards in Lathen und in München wurde widerlegt, während Minister Hirche noch in der Plenarsitzung am 11.10.06 behauptet hat, es gäbe einen gleichen Sicherheitsstandard.
Die Aussagen des Ministers zum angeblichen „Stand der Technik“, der in Lathen realisiert sei, werden durch den Gelbdruck des EBA als „Stand der Technik“ sowie die Aussagen von Herrn Sawilla, Prof. Siefer und dem Artikel von Herrn Rebentisch (EBA) zum nötigen Gesamtsicherheitsnachweis widerlegt.
Die Aussagen des Ministers zur angeblichen „Gleichwertigkeit der technischen und der menschlichen Sicherung“ sind durch die Aussagen von Prof. Siefer und das EBA Gutachten Unfallhergang und –ursachen ebenfalls widerlegt.