

ten 4300 Gulf-Tankstellen sowie der insgesamt auf 20 Millionen Jahrestonnen ausgelegten Raffinerien übernehmen. Doch bald mußte Bennigsen das Scheitern der groß angekündigten Gulf-Liaison eingestehen.

Ähnlich glücklos blieb der Veba-Chef in seinen Bemühungen, ein leistungsfähiges Führungsteam aufzustellen. So ließ Bennigsen schon bei der Fusion zwei Gelsenberg-Manager abfahren, die sich im Veba-Vorstand gut gemacht hätten: Walter Cipa, demnächst AEG-Chef, und Enno Schubert, den einzigen Top-Manager des Unternehmens, der im internationalen Ölgeschäft als hochkarätig angesehen wird. Schubert wurde, wie einer seiner Mitarbeiter, freier Berater. Schuberts bester Öleinkäufer ging zur Hamburger Weiser-Gruppe („Mabanaft“).

Die Abgänge konnten bisher kaum ersetzt werden. Und auch Kanzler Schmidts Mahnung, CDU-Mitglied von Bennigsen möge endlich seine Mannschaft verstärken („Nun bringen Sie erst mal Ihren Vorstand in Ordnung“), nutzte wenig. Erst im zweiten Anlauf gelang es dem Veba-Vorstand beispielsweise, seinen Generalbevollmächtigten Klaus Piltz beim Aufsichtsrat als neuen Finanzvorstand durchzubringen. Als er vor kurzem Günter Scheuthen vom Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk (RWE) mit dem Vorstandsressort Steuern, Recht, Liegenschaften betrauen wollte, leisteten die Bonner so lange hinhaltenden Widerstand, bis Scheuthen von sich aus verzichtete.

Kaum erfolgreicher allerdings waren Bonner Versuche, dem ungeliebten Veba-Chef einen Aufpasser beizugeben. Erst sagte Johannes Völling, Sozialdemokrat und stellvertretender Vorstandschef der Westdeutschen Landesbank, ab, dann winkte SPD-Mitglied und stellvertretender Daimler-Vorstand Edzard Reuter ab: Der Sohn des ehemaligen Berliner Bürgermeisters Ernst Reuter gilt inzwischen als einer der Favoriten für die Nachfolge von Daimler-Chef Joachim Zahn.

So kühl wurde inzwischen das Klima zwischen Bonn und seinem Spitzenmanager, daß selbst entscheidende Personalveränderungen nicht mehr besprochen werden. Als etwa das Finanzministerium den früheren Krupp-Chef Günter Vogelsang für den Aufsichtsrats-Vorsitz vorschlug, wußte von Bennigsen von nichts: Die Beamten hatten nicht einmal einen lockeren Hinweis für notwendig gehalten.

BUNDESBAHN

Vorschrift verkürzt

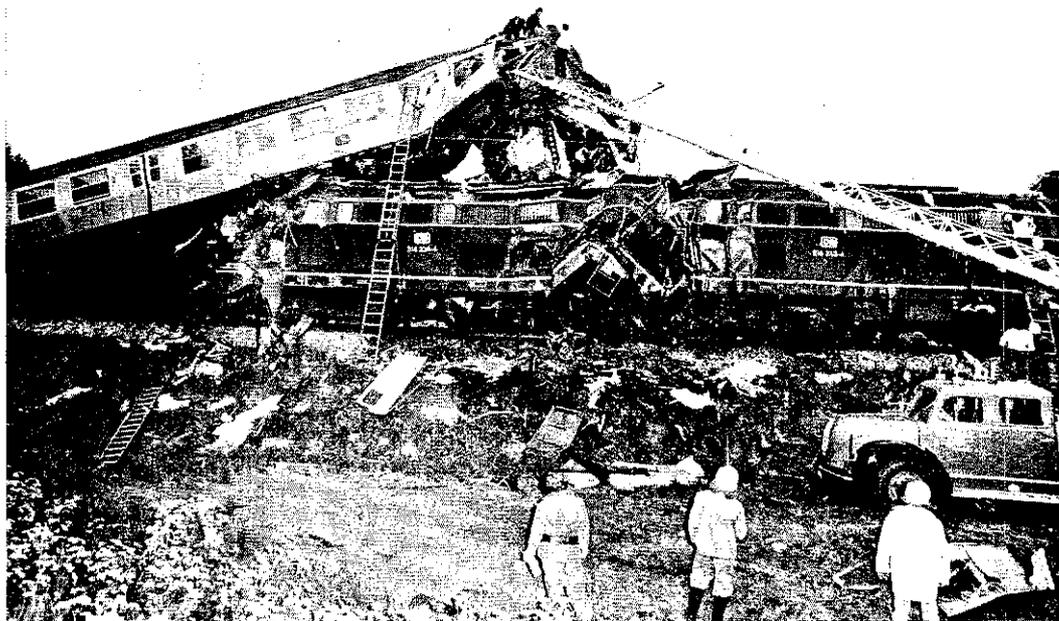
Nach dem Unglück bei Warngau, mit 41 Toten eine der schwersten Zugkollisionen der Bundesbahn, sollen außer den unmittelbar beteiligten Eisenbahnern erstmals höhere Beamte der Verwaltung belangt werden.

Am 8. Juni 1975, kurz nach halb sieben Uhr abends, führte Fahrdienstleiter Franz Habart vom oberbayerischen Dorfbahnhof Warngau über die bahnamtliche Leitung ein Gespräch mit seinem Kollegen Ludwig Hiergeist von der Nachbarstation Schaftlach — in Form wie Inhalt etwas außerhalb der Dienstvorschriften:

vorgeschriebenen Wortwechsels (einfachste Variante: „Wird Zug Nr. XY angenommen?“ — „Zug Nr. XY ja.“) hatten die beiden Oberbayern eine mißverständliche und in diesem Fall verhängnisvolle Kurzform angewendet (in Klammern der Wortlaut nach Vorschrift):

„Stellwerk Warngau“ („Hier Fahrdienstleiter Warngau, Habart“) — „3594 angenommen“ („Fahrdienstleiter Schaftlach, Hiergeist. Zugmeldung. Wird Zug 3594 angenommen?“) — „Ab drei — äh — 29“ („Zug 3594 ja“) — „Ab 29“ („Zug 3594 ab 29“) — „Ja“ („Ich wiederhole, Zug 3594 ab 29“) — „Richtig“.

Da die Nummern des nur sonntags verkehrenden Sonderzuges 3594 und des täglich verkehrenden 3591 sehr ähnlich klangen, hatte offenbar jeder



Bahnunglück bei Warngau: Anklage gegen Fahrplangestalter

„Was hat denn da g'scheppert?“ — „Was soi denn g'scheppert hab'n?“ — „Hast du vielleicht an Zug fahr'n lassen?“ — „Ja freili hab' i oan fahr'n lass'n.“ — „Ehrlich?“ — „Ja klar, i lüag di doch net oo.“ — „Dös darf doch net wahr sei!“

Es war doch wahr, und gescheppert hatte es auch: Auf der eingleisigen Strecke zwischen Warngau und Schaftlach auf der Strecke Holzkirchen—Lenggries waren bei Kilometer 44,312 um 18.31 Uhr zwei vollbesetzte Eilzüge frontal aufeinandergeprallt: 41 Tote, 126 Verletzte, vier Millionen Mark Sachschaden.

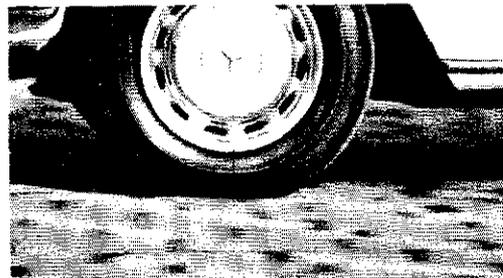
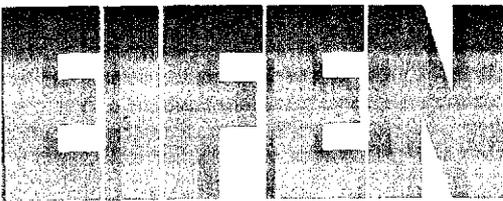
Habart und Hiergeist hatten die Katastrophe, die sie beinahe nicht glauben mochten, selber mit verursacht — durch Verkürzung und Verfremdung des telefonischen Meldeverfahrens vor Abfahrt ihrer beiden Züge: Statt des in der roten „Fahrdienstvorschrift“ penibel

der beiden Fahrdienstleiter während des Meldedialogs seinen eigenen Zug gemeint — und abfahren lassen.

Habart und Hiergeist werden nun ein Dreivierteljahr danach der fahrlässigen Tötung, der fahrlässigen Verletzung und des fahrlässigen gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr beschuldigt, aber nicht nur sie. Erstmals in der Geschichte der Bundesbahn sollen nach einem Unglück nicht nur die unmittelbar vor Ort werkenden Eisenbahner rechtlich belangt werden, sondern auch höhere Beamte an Schreibtischen der Zentrale.

Nach monatelangen Ermittlungen und dem Einholen von acht Sachverständigengutachten hat die Staatsanwaltschaft München II auch zwei höhere Chargen aus der Bundesbahndirektion München angeschuldigt:

▷ Amtmann Stephan Dorfner, 50, der den Sommerfahrplan 1975 so ge-



1 Kopfsteinpflaster, Schotterstraßen...

Auf unebener Straße zeigt die geschmeidige Langzeit-Polyester-Karkasse, was sie kann. Sie bleibt elastisch und stoßschluckend bis zuletzt und bürgt für hohen Fahrkomfort.



2 Autobahnfahrten, endlose Landstraßen...

der Langzeit-Stahlgürtel sorgt für geringen Verschleiß und niedrigeren Verbrauch. Folge: Längere Lebensdauer und Kraftstoffersparnis.



3 Plötzlicher Gewitterregen, nasse Fahrbahn...

das computer-entwickelte Langzeit-Profil gibt Ihnen auch dann höchstmögliche Sicherheit.



4 Spielende Kinder, ein plötzliches Hindernis...

die Langzeit-Gummimischung garantiert optimale Straßenhaftung und somit kürzeste Bremswege. Sie garantiert Langzeit-Sicherheit.

staltet hatte, daß der Zusammenstoß auf freier Strecke geradezu vorprogrammiert war, und

▷ Direktor Hans Niedermayer, 42, der als Dezernent für den Bezirks- und Sonderpersonenzugfahrplan die Fahrplangestaltung überwachte.

Der Vorstoß in die mittleren Beamtenränge hat Seltenheitswert, weil man sich höheren Ortes in deutschen Ämtern seit eh und je mit Absicherungsvorschriften von Verantwortung freizuhalten pflegt — der Regelfall ist dann das „menschliche Versagen“ auf der untersten Stufe; für die Tatsache, daß einer die Schranke zu spät heruntergekurbelt hat, gibt es ja auch fast immer Augenzeugen.

Dagegen verlieren sich die Verbindungslinien nach oben im Dickicht der Hierarchie: Ob Organisationsmängel (beispielsweise Überforderung des Personals oder unzuweckmäßige Anweisungen) vorlagen, ob die Aufsichtspflicht vernachlässigt wurde, ob Unfälle vorausehbar waren und wer letztlich dafür verantwortlich ist — das alles liegt mindestens weniger klar zutage als das Verschulden vor Ort. Obendrein ist der kleine Erfüllungsgehilfe viel zu ungelentk, um auf Mißstände per Aktenvermerk mit Durchschlag hinzuweisen und so die Verantwortlichkeit an seine Vorgesetzten zurückzureichen (wie es etwa die Fluglotsen getan haben).

Über die Zulassung der Anklageschrift in Sachen Warngau wird die 2. Strafkammer des Landgerichts München II nach Eingang und Wertung der Stellungnahmen der Angeschuldigten entscheiden. Noch höher hinauf in der Bundesbahnhierarchie mochten die beiden Münchner Oberstaatsanwälte Manfred Blank und Eduard Schmitt vor vornherein nicht klettern.

Obschon die Strafverfolger „nach allen Richtungen untersucht“ (Schmitt) hatten, sahen sie schließlich — so ein sechs Seiten langer Einstellungsvermerk — zwischen dem Warngauer Unglück und dem Wirken weiterer Beamten der Münchner Bezirksdirektion wie der Frankfurter Hauptverwaltung „keinen ursächlichen Zusammenhang“. Münchens Justizsprecher Peter Metzger: „Dann müßte man ja Bundesbahnpräsident Vaerst jedesmal mitbelangen, wenn auf einem schienengleichen Bahnübergang ein Unfall passiert, weil er da keine Überführung gebaut hat.“

Schon die Ausdehnung der Anklage auf den hierarchischen Mittelbau aber bedeutet eine Kollision mit der bislang herrschenden Sicherheitsphilosophie der Deutschen Bundesbahn. Denn bei ihr, eingebettet in Dienstvorschriften, Fahrordnungen und Merkblätter mit abertausend Paragraphen, kann nicht sein, was nicht sein darf.

Ein nach Fahrplan programmiertes Zusammentreffen zweier Züge auf freier eingleisiger Strecke — seit Warngau hat sich für diesen makabren Zu-



Fahrdienstleiter Habart

„Hast du vielleicht an Zug fahr'n lass'n?“

sammenstoß nach Fahrplan der Ausdruck „Luftkreuzung“ eingebürgert — gilt nach bahneigener Lesart als in der Praxis nicht realisierbar oder schlicht als „unwahr“ (so das Kapitel „Wahrheit der Fahrpläne“ im Bundesbahn-„Lehrbuch über Fahrplanwesen“). „Unwahr“ bleiben Fahrpläne und Fahrten freilich nur dort, wo die Fahrdienstleiter unverzagt am exotisch anmutenden Melde-Ritual festhalten.

Und wenn, wie in Warngau, die schlimme Wahrheit falsch konstruierter Fahrpläne doch einmal zum Durchbruch kommt und gegenläufige Züge aufeinanderprallen, dann tragen nach Bundesbahndenken einzig die letzten „Garanten der Sicherheit“, die Fahrdienstleiter, „allein die Verantwortung“ (Bundesbahnextpertise zum Warngauer Unglück).

Das Versagen von Fahrdienstleitern ist für die Münchner Staatsanwälte, die die fünf größten Eisenbahnkatastro-



Fahrdienstleiter Hiergeist

„Ja klar, i läug di doch net oo“

Mut bei Marx

Schon ein Jahr währt der groteske Arbeitskampf um ein Zementwerk in Erwitte. Zum Jubiläum hat DGB-Chef Vetter eine Großveranstaltung anberaumt.

Oskar Kalumeit, 46, verheiratet, fünf Kinder, von Beruf Industriemeister der Fachrichtung Kalk und Zement, hatte „alles genau durchkalkuliert“ — für ein Häuschen mit Garten in der westfälischen Kleinstadt Erwitte bei Lippstadt. Doch dann „kam dieses Ding, und ich wußte nicht mehr, wie“.

Das Ding kam vor einem Jahr: Ein Kündigungsschreiben der Firma Portland Zementwerke Seibel & Söhne, der Kalumeit bereits 23 Jahre treu gewesen war. Seitdem ist der Meister arbeitslos — obwohl ihm schon zwei Gerichte bestätigt haben, daß die Entlassung rechtswidrig war.

Und am Mittwoch dieser Woche wird Kalumeit in der Hellweg-Halle zu Erwitte von prominenter Person abermals hören, daß er seinerzeit zu Unrecht gefeuert wurde: DGB-Boß Heinz-Oskar Vetter reist mit großem Troß eigens in die Provinz, um am Jahrestag des sonderlichsten deutschen Arbeitskampfes der Nachkriegszeit über Unternehmerübermut und Gewerkschafts-Gegenwehr zu referieren.

Am 10. März letzten Jahres hatten 120 von 151 Arbeitern und Angestellten der Firma Seibel & Söhne die Arbeit niedergelegt und das Werk besetzt — Antwort auf Massenentlassungen des Werksbesitzers Franz Clemens Sei-

Im Fall Warngau sollte die Luftkreuzung verhindern, daß der nur sonntags verkehrende Ausflügler-Zug den ganzen Wochenfahrplan samt Anschlußzügen durcheinanderbringt und Auswirkungen bis in den Knotenpunkt München hineinträgt.

So gefährlich und so bequem Luftkreuzungen auch sind — in den Bundesbahnvorschriften war der Begriff vor Warngau „nirgendwo definiert“, ja „nicht einmal allgemein geläufig“ (so der hannoversche Dezernent Wolfgang Bauer). Schlimmer noch: Verfahren wie Begriff waren selbst der Bundesbahn-Hauptverwaltung in Frankfurt bis dahin völlig unbekannt.

Konsequenterweise wurden denn auch nach Warngau unverzüglich Luftkreuzungen per Dienstanweisung an die DB-Direktionen ausdrücklich untersagt — möglicherweise ein Präjudiz für den in München bevorstehenden Prozeß, ganz gewiß aber das Eingeständnis eines Mißstands in einem Unternehmen, das seine Kundschaft in Sicherheit zu wiegen sucht. Eine fast hundertprozentige technische Sicherung insbesondere für eingleisige Linien, der sogenannte Streckenblock (SPIEGEL 25/1975), der auch chaotischen Fahrplänen und saumseligen Beamten standzuhalten vermag, kommt freilich für Warngau zu spät.

Obschon bereits eine halbe Million von den projektierten vier Millionen Mark für die Streckenblocksicherung nach Lenggries ausgegeben wurden, entsteht vielleicht nur noch eine technische Ruine: Auf den von der Bundesbahn jüngst veröffentlichten Stilllegungsplänen rangiert die Unglücksstrecke unter den Nebenlinien, die Zug um Zug abgebaut werden sollen.

Bergung der Bahnopfer Katastrophe nach Programm

phen der letzten Jahre in der Bundesrepublik analysiert haben, „keine völlig fernliegende Möglichkeit“. Aber just diese Erkenntnis, so argumentieren die Ankläger, müsse doch wohl auch erfahrenen Bahnbeamten geläufig sein, also auch den beiden Fahrplangestaltern in München. Sie hätten die Begegnung des Sonntags-Zuges aus Lenggries mit dem täglich fahrenden Holzkirchener Zug fest in einem der beiden Bahnhöfe vorsehen müssen, um so auf „den zu erzielenden Sicherheitsgewinn nicht zu verzichten“ (Blank).

Die von den beiden Münchner Fahrplanmachern vorgezogene Luftkreuzung war freilich eine Untugend, die nicht nur im bayrischen Oberland verbreitet war. Auf der teilweise eingleisigen Strecke Husum — Westerland/Sylt standen mehrmals die Woche Luftkreuzungen zwischen Personen- und Güterzügen auf dem Programm. Zwischen Freiburg im Breisgau und Donaueschingen traf sich laut Fahrplan jeden Samstag ein Personennahverkehrszug mit einem Reisebürosonderzug. Einmal pro Woche stieß nach Fahrplan bei Freudenstadt im Schwarzwald ein Nahverkehrszug mit einem Militäreilzug zusammen.

Außer in München sind insbesondere im Direktionsbereich Hamburg und Karlsruhe Luftkreuzungen schon „seit über zwanzig Jahren üblich“ (so eine andere Bundesbahnexpertise zu Warngau). Die Vorteile dieser für den Laien apokalyptisch anmutenden Programmierung von Zusammenstößen liegen für die Fahrplangestalter auf der Hand: Die meist nur gelegentlich verkehrenden Sonderzüge, für die eine solche Luftkreuzung konstruiert wird, werden von den örtlichen Fahrdienstleitern je nach Verkehrslage in die vorgesehene Trasse eingefädelt, ohne das komplexe und komplizierte Spinnennetz des Fahrplans zu tangieren.



Zement-Fabrikant Seibel: Großauftrag abgelehnt, Arbeiter ausgesperrt