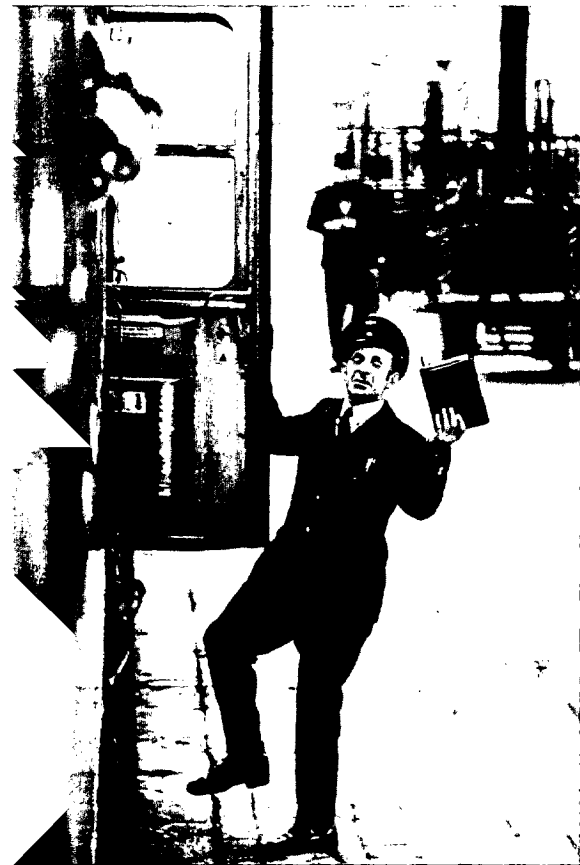


„In letzter Zeit lauter Selbstmörder“

Unverriegelte Waggontüren – Lebensgefahr für Bundesbahn-Reisende

Technische Mängel an den Türen von Bundesbahn-Waggons haben schon Dutzende von Todesopfern gefordert. Weil drei Viertel aller Wagen nicht verriegelt werden können, öffnen sich Türen auf freier Strecke wie

von Geisterhand, so daß Passagiere vom Fahrtwind erfaßt werden und, größtenteils tödlich, verunglücken. Die Bundesbahn spielt die Gefahr herunter, obwohl alle 40 Stunden ein Reisender aus einem Zug stürzt.



Bahnbeamter bei Zugabfahrt
Oft klemmt die Tür

Um 2.10 Uhr, erinnerte sich der Schlafwagenschaffner, habe er ein Geräusch gehört, einen dumpfen Schlag gegen die Außenwand des Waggons. Niemand bemerkte, daß der heimreisende dänische Maschinenbautechniker nicht mehr in seine Kojе zurückkam. Um 5.45 Uhr entdeckte ein Triebwagenführer auf der Strecke Aschaffenburg-Darmstadt, bei Kilometer 60,4, eine unbekannte männliche Leiche.

Die Kripo Darmstadt untersuchte das Unglück. Mangels Kampfspuren wurde ein Fremdverschulden ausgeschlossen. „Wir müssen uns aufs Raten verlegen“, erklärte Polizeihauptkommissar Werner Rühl. Der Presse wird mitgeteilt, ein 40jähriger Däne, Vater von drei Kindern, habe vermutlich Toiletten- und Zugtür verwechselt und sei bei Babenhäusen aus dem fahrenden Schlafwagen gefallen.

Sechs Tage später, am 27. Juni, stürzt bei Freilassing in Oberbayern ein Mädchen aus dem E 3516. Die Siebenjährige

war mit den Eltern auf der Urlaubsheimreise von Berchtesgaden nach Berlin, die Familie hatte nur auf Notsitzen Platz gefunden. Plötzlich sieht der Vater, daß die Zugtür offensteht, er zieht sofort die Notbremse. Seine Tochter wird neben den Gleisen gefunden, sie stirbt auf der Fahrt ins Krankenhaus.

Polizei und Bundesbahn melden später irreführend, das Kind sei „beim unerlaubten Spiel im Gepäckwagen auf die Gleise gestürzt“. Doch die Todestür stand mit dem Gepäckwagen nicht in Verbindung und war beschaffen wie jede andere auch.

„Sicher mit der Bahn“, werben die deutschen Eisenbahner – doch nicht jeder ihrer Fahrgäste kommt auch an: Durchschnittlich alle vierzig Stunden stürzt in der Bundesrepublik ein Reisen-

219, davon 39 mit tödlichem Ausgang.

Die Unfallforschung ist unergiebig. Nie gibt es Zeugen, immer sind die Ursachen, nach DB-Lesart, irgendwie unergründlich. Hinterbliebene wie Überlebende, meist Krüppel oder Hirngeschädigte mit Erinnerungslücken, sind oft in katastrophaler Beweisnot.

Ganz „rätselhaft“ blieb angeblich, warum eine 78jährige Bäuerin aus dem bayrischen Tutzing nachts aus dem Zug fallen konnte und tot, aber nicht überfahren neben den Gleisen gefunden wurde. „Unerklärlich“ blieb, warum sich bei Menden in Nordrhein-Westfalen plötzlich eine Waggontür öffnete und ein 16jähriger Schüler in den Tod stürzte.

Anfang März entdeckte ein Lokführer 700 Meter hinter der Bahnhofshalle in



Bahnunfall-Opfer*: In einem Jahr 39 Todesstürze aus Waggons

der aus dem fahrenden Zug, bei der An- und Abfahrt oder auf offener Strecke.

In den letzten fünf Jahren gab es über tausend solcher Unfälle, 199 davon mit tödlichem Ausgang. Und entgegen den Beteuerungen der Deutschen Bundesbahn (DB) werden es immer mehr statt weniger: 1972, bei rund 1,6 Milliarden Passagieren, verunglückten 150 Menschen, 1982, bei nur noch einer Milliarde Fahrgäste, waren es bereits

* Im Oktober 1981 bei München.

Stuttgart neben den Gleisen die fünf Jahre alte Alexandra. Sie war aus dem Hellas-Express gestürzt. „Es gab keine Zeugen“, so Bahn-Sprecher Albrecht Waltert, „wir konnten nicht klären, wie das Mädchen da rausgefallen ist.“

Aus dem angeblich sichersten aller Verkehrsmittel verschwinden Menschen wie bei Variété-Vorstellungen. Nach Bundesbahn-Darstellung sind verblüffenderweise alle Verunglückten an ihrem Malheur selber schuld. Sie seien, so die gängigen DB-Muster, entweder zu früh



Bundesbahn-Kritiker Büttner
Schienenstürze überprüft

ab- oder zu spät aufgesprungen, hätten Schabernack getrieben, Türen verwechselt oder sich selbst morden wollen.

„In keinem Fall“, behauptet der Bahntechniker Hermann Bronninger, Leiter des 1982 von der DB-Hauptverwaltung eingesetzten Arbeitskreises „Stürze von Reisenden aus fahrenden Zügen“, „konnte eindeutig ein Verschulden der Deutschen Bundesbahn nachgewiesen werden.“ Stolz vermerkt das Unternehmen, daß nirgendwo ein Staatsanwalt diesbezüglich gegen die Bahn ermittelte, daß nirgendwo ein Schadensersatz-Verfahren anhängig sei.

Insgeheim aber geben selbst Bahnbendienstete zu, daß ihr Betrieb ganz so schuldlos nicht sein kann: Durch ein mangelhaftes Sicherheitssystem der Türverschlüsse an den DB-Zügen werden Personenschäden zumindest begünstigt; durch nachlässige Überprüfung, Materialschäden und fehlerhafte Gleisanlagen kommt es immer wieder vor, daß Waggonüren von selbst aufspringen.

Auf die steigende Zahl der Unfälle reagierte die DB dennoch bislang nur mit Stückwerk, kostengünstigen kosmetischen Korrekturen. So werden seit 1956 Tür für Tür rote sogenannte Sicherheitsdrücker eingebaut, mit Schutzbügel und 90-Grad-Leerdrehung, Ausstiege wurden mit roter Farbe markiert und Griffe an den Toilettentüren aufgrund der Hypothese Türverwechslung ausgetauscht – Maßnahmen ohne Erfolg.

Von den 14 000 Reisezugwagen können noch immer nur die wenigsten verriegelt werden: Gerade 3000 Waggon sind mit einer wirksamen elektromagnetischen Türblockierung ausgerüstet, die den Wagen so lange verschlossen hält, bis der Zug fünf Kilometer pro Stunde fährt. Alle anderen 11 000 Waggon lassen sich nicht dichthalten, sie können jederzeit während der Fahrt geöffnet werden.

Die unverriegelten Türen verführen dazu, auf schon abfahrende Züge aufzuspringen oder von rollenden Wagen abzuspringen. Im Januar etwa wurde der ehemalige Vizepräsident des Bundesbahnzentralamtes München fußamputiert, weil er versucht hatte, einen versehentlich bestiegenen Intercity zu verlassen, und mit dem Fuß zwischen Türbrett und Bahnsteig geraten war.

Selbstverschulden dieser Art aber erklärt nicht die Vielzahl der Unglücksfälle. Zwar werden einer DB-Statistik zufolge 50 Prozent der Unfälle durch verspätetes Aussteigen verursacht, 21,6 Prozent durch „Unvorsichtigkeit und sonstigen Vorsatz“, aber die Zahlen basieren allesamt mehr auf Annahme und Interpretation. „Passieren tut ja bei uns dauernd was“, weiß der Münchner DB-Sprecher Manfred Adler. „In letzter



Toiletten-, Waggontür
Verwechseln möglich?

Zeit“, munkt er, „haben wir lauter Selbstmörder.“

Nach dem tödlichen Unfall ihres Sohnes Mathias begannen die Münchner Schauspieler Eleonore und Wolfgang Büttner, die obskuren Schienenstürze selbst nachzuerforschen. Ganz anders als die Bahn-Offiziellen fanden die beiden nach Auswertung von hundert Unglücksmeldungen heraus, daß die meisten Unfälle auf offener Strecke passieren – und daß die DB in vierzig von hundert Fällen behauptet, Passagiere hätten Türen verwechselt, obwohl es bei 99 Prozent der Unfälle keine Zeugen gab.

Der 19jährige Mathias Büttner war im Juni 1971 auf der Fahrt zur Schule im

Bahnhof Pasing aus dem einfahrenden Zug gestürzt und verblutet. „Fahrlässigkeit“, urteilte die Bahn; der Junge sei „unvorsichtig vom Zug abgesprungen“. Nur: Mathias hatte ein Hüftleiden, er konnte nur mühsam Treppen steigen und verhielt sich daher mehr über- als unvorsichtig.

Ungereimt blieb für die Eltern nicht nur die offizielle Unfallerklärung. So wollten die Ermittler nicht zur Kenntnis nehmen, daß Mathias selbst noch kurz vor seinem Tod ausgesagt hatte, er sei nicht abgesprungen. Ein Bahnbeamter, der über Lautsprecher am Bahnhof nach weiteren Zeugen gesucht hatte, wurde nach wenigen Tagen versetzt.

Als sich herausstellte, daß ausgerechnet der Unfallwagen für die vom Staatsanwalt angeordnete Zugüberprüfung nicht aufgestellt worden war, war die Untersuchung bereits abgeschlossen. Eleonore Büttner befragte daraufhin überlebende Opfer oder Angehörige von Opfern, photographierte ein- und auslaufende Züge, stellte Vermessungen an – mit verblüffenden Erkenntnissen.

„Die Tür muß im Türrahmen dicht anliegen“, hatte das Bundesbahn-Zentralamt Minden ihr zu der Frage mitgeteilt, wann eine Tür als gesichert gelte. Und: „Der Außendrücker muß . . . über die waagerechte Stellung hinaus schräg nach oben stehen.“ Mit Hunderten von Photos konnten die Büttners indes dokumentieren, daß Türgriffe oft eben nicht in der vorgeschriebenen Verschlussstellung sind, daß zeitweise zwischen Tür und Angel breite Fugen klaffen.

Innerhalb von drei Monaten erhielt das Ehepaar nach einem entsprechenden Aufruf mehr als vierzig Briefe von Reisenden, die allesamt einen Verdacht erharteten: daß Menschen in Gefahr geraten, weil sich während der Zugfahrt Türen wie von Geisterhand öffnen und der Fahrtwind die Passagiere aus dem Waggon reißt. Brief-Auszüge:

„Als der Zug in die Station einfuhr, standen außer uns noch viele Menschen auf der Plattform. Auf einmal ging die Tür auf, und ich konnte meinen Mann gerade noch festhalten.“

„Ich hatte mein Baby trockengelegt und wollte mit der Windel auf die Toilette gehen, aber ich kam nicht dazu. Wäre nicht die Zwischentür zu den Abteilen gewesen, dann wäre ich durch den Sog hinausgezogen worden. So geriet nur die Windel in den Sog, und im Bruchteil einer Sekunde war sie verschwunden.“

„Ich wollte zur Toilette gehen, dabei sehe ich, daß die Waggontürklinke auf halb, also zwischen, ‚auf‘ und ‚zu‘, steht. Ohne lange zu überlegen, fasse ich den Haltegriff. Im gleichen Moment öffnet sich die Tür, ich will sie halten und werde mit nach vorne gerissen, lasse instinktiv die Klinke los und werde von dem hereinstürzenden Fahrtwind zurückgeschleudert gegen die Seitenwand. Wäre ich hinausgestürzt, hätte es geheißen: ‚Sie hat wohl die Zugtür mit der

WC-Tür verwechselt!!!! – denn ich hätte nicht mehr reden können!“

„Ich fuhr mit dem D 550 von München nach Frankfurt, als mir plötzlich Zugluft entgegenschlug. Ich trat durch die letzte Pendeltür vor dem Speisewagen, dann ging alles sehr schnell: Die Zugtür stand offen, der eisige Fahrtwind machte das Atmen unmöglich; meine Jacke pluderte sich auf und flog vor mir her; nur etwa 50 Zentimeter trennten mich von der Tür, und ich mußte mich festhalten, um nicht hinauszustürzen.“

Wie sicher die „Sicherheitsdrücker“ an den Türen sind, konnte die Kriminalpolizei Weilheim in Oberbayern in der „Leichensache Rößler Rüdiger“ ermitteln. Der Gymnasiast hatte sich bei einer Ausflugsfahrt seiner Klasse an eine Zugtür gelehnt, die sich bei 95 Stundenkilometer Geschwindigkeit plötzlich öffnete.

nisse, und es kotzt mich an. Ich persönlich habe sehr oft erlebt, daß Außentüren plötzlich aufsprangen oder daß sie, wenn ich sie vorher erst zugeschlagen hatte, plötzlich nicht mehr verschlossen waren. Ich weiß ebenfalls, wie das Personal unter sich spricht. Also: daß die Tür sehr oft klemmt und nicht zugeht; oder beim Schließen schnappt sie nicht ganz ein; oder daß selbst verschlossene Türen unter bestimmten Voraussetzungen aufspringen.

Eine Ursache dafür liegt in den Verspannungen des Wagenaufbaus während der Fahrt. Notieren Sie hier den Begriff „Verwindungen“. Das rechte Vorderrad und das linke Hinterrad meinetwegen stehen höher oder niedriger als die beiden anderen Räder. Auf diese Weise verspannt sich mitunter der Wagenkasten. Treffen diese Verspannungen auf bestimmte andere Gegebenheiten während der Fahrt, dann wird der Türriegel abgequetscht, er ist

fer, die dann nicht ausreicht. Dadurch können zum Beispiel Türen aufspringen, dadurch können Züge sogar zum Entgleisen kommen.

Und was so eine Untersuchung hinterher angeht – wenn Sie die Tür fest zuschlagen, da kann es durchaus sein, daß die Tür hält. Die Gefahren kann man eben am stehenden Wagen gar nicht erkennen.

„Berichte von Unfällen“, so der Bahnbeamte weiter, „werden von der Bundesbahn in schuldabwägender Richtung manipuliert, schon vor der Aufnahme des ersten Protokolls. Es soll sich ja keiner vom Personal erwischen lassen, der sich anders benimmt.“ Wer etwas beobachtet habe, das zu Lasten der Bahn gehe, werde vom Vorgesetzten „amtsbelehrt“.

Kein Zug darf abfahren, so die DB-Fahrdienstvorschrift, wenn die Außentüren nicht geschlossen sind. Das Zugpersonal ist verpflichtet, die Türen genau zu kontrollieren. In der Praxis allerdings läßt sich die Regel heute kaum noch einhalten.

Für den Reisenden bleibt einerseits aufgrund der unterschiedlichen Waggontypen unklar, ob er die Tür selbst schließen muß oder ob sie automatisch geschlossen wird. Er kann irrtümlich auch annehmen, daß die Türen während der Fahrt fest verriegelt bleiben.

Das Zugpersonal wiederum hat während der immer kürzer werdenden Aufenthalte im Bahnhof – durchschnittliche Verweildauer: sechzig Sekunden – kaum noch Zeit, die Türen ordentlich zu überprüfen. Die DB hat allein in den letzten zehn Jahren die Zahl der Zugbegleiter von 21 700 um etwa die Hälfte, auf 12 600, reduziert. Auf etlichen Bahnhöfen wurde auch schon der Aufsichtsbeamte eingespart.

Warum, fragt Eleonore Büttner, „unterbleibt von der Bundesbahn die Warnung, daß das Stehen in der Nähe von Türen gefährlich ist? Weil damit die Gefährlichkeit der Zugtüren zugegeben werden müßte. Dabei würde eine Aufklärungsaktion die Unfälle reduzieren“.

Womöglich müßte die Bahn jedoch bei einem Schuldeingeständnis Schadensersatz- und Schmerzensgeldprozessen um Millionenbeträge entgegensehen. Sie liefe auch Gefahr, von Gerichten gezwungen zu werden, umgehend ein tadelloses Sicherheitssystem einzuführen, ähnlich etwa dem der U- und S-Bahnen, wo Türen sich nur bei Stillstand des Zuges öffnen lassen.

Bereits 1972 hatte die DB Reisewagen mit Türblockierung angekündigt; bis 1980 sollten alle Reisezüge mit elektromagnetischer Türverriegelung ausgestattet sein. Doch es wird wohl bis ins dritte Jahrtausend dauern, bis alle Zugtüren während der Fahrt geschlossen gehalten werden können.

„Technisch wäre ja alles möglich“, erläutert der Frankfurter DB-Sprecher Gerhard Scheuber, „aber das kostet halt 'ne Menge Geld.“



Ungesicherte, gesicherte Tür (Kreise): „Außendrucker muß schräg nach oben stehen“

In einer Untersuchung notierte der TÜV Bayern über zwei von acht Türen des Zuges, „deren eine die ist, an der der Unfall geschah“: „Diese beiden Türen konnten mit verringertem Schwung so zugeschlagen werden, daß zwar die Tür ganz geschlossen war“; eine „üblicherweise zu erwartende selbsttätige Schließfunktion“ aber konnte „nur dann voll erreicht werden, wenn die Tür mit erheblichem Schwung zugeschlagen wurde“.

Im Fall Rößler reichte „ein geringer Druck mit einem Betätigungsweg von unter 1 cm, um die Tür schlagartig zu öffnen“.

Ein Bahnbeamter, der anonym bleiben will, erklärte den Büttners in einem aufgezeichneten Telefongespräch die vielfältigen Ursachen der plötzlich aufspringenden Türen:

Ich bin zeitweise fast jeden Tag weite Strecken gefahren. Ich kenne die Verhält-

dann nicht mehr in Schlußstellung, oder die Türen springen gleich auf.

Mit „anderen Gegebenheiten“ meine ich vor allem Fahrerschütterungen jeder Art. Normalerweise müßten diese ja durch die Federungen ausgeglichen werden, aber das ist eben oft nicht mehr so. Es sind Erschütterungen beim Durchfahren von Kurven oder beim Überfahren von Weichen, letzteres besonders häufig im Ein-fahrtbereich von Bahnhöfen. Da gibt es die sogenannten Gleisecken. Die Gleisecken sind sowohl radial wie horizontal. Wenn der unbelastete Zug darüberfährt, ist das Gleis schön grad. Fahrt aber der belastete Zug darüber, dann merken Sie an den vielen Stößen, wo die Laschen durchschlagen. Das Herzstück und die Fahr-schienen sitzen oft locker, da haut's die Wagen richtig rum, und bei diesen Gelegenheiten kann sich bei verschlossenen Türen der Riegel lockern, so daß sie im nächsten Augenblick aufspringt.

Eine weitere Ursache für die beschriebenen Fahrerschütterungen liegt oft in der unzureichenden Federung der Zughacken und der schlechten Verfederung der Puf-