er in die EU einreist, dann wird schnell festgestellt, welcher Staat für ihn zuständig sein soll. Dabei müsste man etwa die Zusammenführung von Familien bedenken. Der Flüchtling müsste, sobald der für ihn zuständige Staat feststeht, auch dorthin reisen.

SPIEGEL: Und wenn er das nicht tut?

Thym: Man kann festlegen, dass er Rechtsschutz erst in dem Mitgliedstaat bekommt, der für ihn zuständig ist.

SPIEGEL: Und wenn er trotzdem nicht hingeht?

Thym: Dann könnte man ihm Sozialleistungen verweigern.

SPIEGEL: Angenommen, dieser Flüchtling wird nach Polen geschickt und beantragt dennoch in Deutschland Asyl – dann beschäftigt er hier, unter Berufung auf das Grundgesetz, die Gerichte möglicherweise monate- oder gar jahrelang.

Thym: Das ist denkbar, dafür müsste man dann ein kurzes Rechtsschutzverfahren vorsehen. Wenn wir nicht verhindern können, dass Flüchtlinge einfach reisen, wohin sie wollen, sich also ihr Schutzland selbst aussuchen, ist jedes andere Verteilungsverfahren zum Scheitern verurteilt.

SPIEGEL: Bislang fällt es den Europäern schwer, überhaupt zu erfassen, wer zu ihnen kommt. Griechenland ist mit den über das Meer kommenden Flüchtlingen überfordert; die Einrichtung der Hotspots, in denen die Flüchtlinge erfasst werden sollen, kommt kaum voran. Wäre es zulässig, die Flüchtlinge auf dem Meer aufzugreifen und wieder in die Türkei zu bringen?

Thym: Nein, das geht nicht. Zwar will Griechenland neuerdings die Türkei als sicheren Drittstaat anerkennen. Auch dann müsste es aber zumindest eine kurze Prüfung jedes Einzelfalls in Griechenland geben.

SPIEGEL: Die niederländische Regierung plant aber offenbar, von den griechischen Inseln Flüchtlinge direkt mit Fähren in die Türkei zurückzuschicken. Schon im März oder April sollen die ersten Schiffe fahren.

Thym: Das geht nur dann, wenn man die Anträge dieser Flüchtlinge geprüft hat – was schneller geht, wenn die Türkei als sicherer Drittstaat gilt. Tatsächlich zeigte sich die Türkei zuletzt bereit, Flüchtlingen eine Arbeitserlaubnis zu geben. Wenn sie Flüchtlingskindern nun auch einen Anspruch auf Schulbildung zubilligt und Flüchtlinge nicht nach Syrien zurückschickt, scheinen mir die Kriterien dafür erfüllt zu sein.

SPIEGEL: Wenn Deutschland tatsächlich Asylsuchende an der Grenze zurückwiese, wäre das nicht das Ende einer europäischen Flüchtlingspolitik?

Thym: Sicherlich, das ist das Risiko. Ein solcher Schritt könnte aber auch helfen, die Situation erst mal zu stabilisieren – und zu verhindern, dass Deutschland ganz aus dem System aussteigt.

Interview: Dietmar Hipp

Fatale Signale

Verkehr Knapp die Hälfte der 33 000 Bahnkilometer in Deutschland ist nur eingleisig ausgebaut. Die Sicherungssysteme wurden stark verbessert, doch es bleibt ein Restrisiko: der Mensch.

Den Feuerwehrmann Richard Schrank, 51, kann nicht mehr viel schrecken. Autounfälle, Brände, Hochwasser, alles hat er schon erlebt in seinen 33 Jahren bei der Feuerwehr. Und dann das, am Faschingsdienstag, morgens um kurz vor sieben, in dieser Kurve nahe dem Klärwerk.

Was ihm sein Pieper mit der nüchternen Kennung „VU Zug“ angekündigt hatte, Verkehrsunfall mit einem Zug, stellt sich als apokalyptische Szenerie in Bad Aibling heraus. Orientierungslose Passagiere stolpern durch die Morgendämmerung, aus den Waggons dringen Schreie, Scheiben sind zersplittert, Sitze zerknautscht, und dazwischen Arme, Beine, aufgerissene Körper.

Kreisbrandrat Schrank, ein stämmiger Oberbayer mit kurzem Haar und Schnäuzer, ordnet das Chaos, so gut es geht, und organisiert die Helfer. Sie entdecken einen jungen Mann, der mit seinem Fahrrad zwischen Sitzreihen und der Außenhaut eines Waggons eingeklemmt ist.

Die Feuerwehrleute zerschneiden das Fahrrad, die Sitzpolster, Zentimeter für Zentimeter arbeiten sie sich vor. Eine Bundespolizistin beruhigt den Mann, ein Notarzt legt eine Infusion. Nach drei Stunden ist der Mann befreit, er ist schwer verletzt, aber er lebt. „Das sind die Momente, für die man Feuerwehrmann geworden ist“, sagt Schrank.

Immerhin eine gute Nachricht mitten aus dem Unglück von Bad Aibling, ein Überlebender mehr. Die schlechten Nachrichten sind hinlänglich bekannt: 11 Tote, mehr als 80 Verletzte, der schwerste Bahnunfall in Deutschland seit Jahren. Die Triebwagen der beiden Züge sind so ineinander verkeilt, dass die Rettungskräfte mehrere Tage benötigen, um sie auseinanderzuziehen.

Der Unfallhergang ist schnell erzählt. Der eine Zug soll eigentlich bis 6.45 Uhr im Bahnhof von Kolbermoor warten, der andere dort um 6.44 Uhr aus der Gegenrichtung ein- und noch in derselben Minute weiterfahren (siehe Grafik). Am Faschingsdienstag ist dieser zweite Zug einige Minuten zu spät, der erste Zug fährt dennoch pünktlich los. Die beiden Züge begegnen sich deshalb nicht am Bahnhof, wo zwei Gleise liegen, sondern auf freier Strecke.

Zwei Züge, ein Gleis – der frontale Zusammenstoß ist kaum mehr zu vermeiden.

Wie aber konnte es so weit kommen, wer hätte eingreifen müssen, wer hätte den Unfall noch verhindern können? Die Lokführer jedenfalls nicht. Auch bei bester Sicht hätten Vollbremsungen wohl nicht mehr gereicht, um den Crash zu verhindern; in der Kurve und bei Dunkelheit gab es nicht einmal diese theoretische Chance.

SVEN HOPPE / DPA

Feuerwehrleute an der Unfallstelle in Bad Aibling
Zwei Notrufe aus dem Stellwerk

Was genau passiert ist, wird nun untersucht: Die Staatsanwaltschaft hat die Züge beschlagnahmt, Bundes- und Landespolizei helfen bei den Recherchen, auch die Eisenbahnunfall-Untersuchungsstelle des Bundes ist eingeschaltet. Die Ermittler betonten bis Redaktionsschluss, dass noch kein bestimmter Hergang gesichert sei, und warnten vor voreiligen Schlüssen. Und doch hat sich während der Ermittlungen der ersten Tage eine Theorie verdichtet, die zu einem kastenförmigen Zweckbau am Bahnhof von Bad Aibling führt.

In dem Stellwerk der Deutschen Bahn könnte der entscheidende Fehler passiert sein, Ermittler der Polizei haben es bereits durchsucht. Am Morgen des Faschingsdienstags bediente ein erfahrener Fahrdienstleiter – er soll Anfang vierzig sein und fast 20 Jahre Erfahrung haben – allein das Stellwerk. Bad Aibling hat ein Siemens-Relaisstellwerk von 1977, der Fahrdienstleiter bekommt an einem Pult sein Streckennetz und die zugehörigen Signale angezeigt.

Der Fahrdienstleiter soll, so berichten es Experten vor Ort, dem in Kolbermoor stehenden Zug grünes Licht gegeben haben, sodass der pünktlich um 6.45 Uhr den Bahnhof verlassen konnte. Bis zu dessen Abfahrt soll der Fahrdienstleiter allerdings auch dem verspäteten zweiten Zug die Ausfahrt gestattet haben: in Gegenrichtung, auf demselben Gleis.

Das elektronische Sicherungssystem hat laut den Experten mehrmals Alarm geschlagen. Die Warnungen des Systems sollen jedoch übersteuert worden sein: Gleich zweimal sei für den Zug aus Bad Aibling ein sogenanntes Ersatzsignal gestellt worden, damit er über das rote Signal fahren konnte. Warum? Das ist noch unklar. Dass der Fahrdienstleiter es auf einen Crash abgesehen habe, schließen die Experten bislang aus.

Das zeige sich auch an dem Drama, das sich kurz darauf in dem Stellwerk abgespielt haben soll: Der Fahrdienstleiter bemerkte offenbar, dass zwei Züge aufeinander zurasten. Er habe, heißt es, kurz hintereinander über Sprechfunk zwei Notrufe an die Züge abgesetzt, die Bahn hat dafür ein spezielles Mobilfunknetz mit einer Notruffunktion. Doch da war es offenbar schon zu spät: Der erste Notruf erreichte die Lokführer wohl kurz vor dem Crash, der zweite erfolgte offenbar, als sich die Züge bereits ineinander verkeilt hatten.

Was in jenen entscheidenden Minuten oder Sekunden passierte, wird sich vermutlich mindestens teilweise rekonstruieren lassen. Laut einem Sprecher des Eisenbahn-Bundesamts wird der Zugfunkverkehr zwischen dem Stellwerk und den Triebwagenführern ausgewertet und ist Bestandteil der Ermittlungen. Womöglich werden die Mitschnitte zu einem wichtigen Beweismittel. „Der Schwerpunkt der Ermittlungen liegt derzeit auf der Leit- und Sicherungstechnik beziehungsweise auf den betrieblichen Abläufen“, heißt es in der Stellungnahme des Amtes.

Doch wie kam es zu den fatalen Signalen aus dem Stellwerk? Warum wurde die Technik an jenem Morgen per Hand übersteuert? Zunächst gab es in Bad Aibling Gerüchte über einen Signalausfall, eine sogenannte Blockstörung. Bestätigt wurden sie bislang nicht.

Denkbar ist auch, dass der Fahrdienstleiter dem verspäteten Zug die Chance geben wollte, seinen Rückstand aufzuholen. Der Betreiber der Züge, die Bayerische Oberlandbahn, gehört zu den privaten Bahngesellschaften. Diese stehen wirtschaftlich unter besonderem Druck, pünktlich zu sein; sie müssen sonst fürchten, Konventionalstrafen an die staatlichen Vertragspartner zahlen zu müssen.

Eisenbahnerkollegen aus der Gegend diskutieren noch eine andere Hypothese: Die Passierstelle war je nach Fahrt einmal im Bahnhof Kolbermoor und dann in Bad Aibling angelegt. Hatte sich der Fahrdienstleiter schlicht in der Uhrzeit vertan?

Doch all diese Mutmaßungen erklären nicht, wie man im Stellwerk zulassen konnte, dass zwei Züge kollidieren.

Es ist nicht das erste Mal, dass es auf einer eingleisigen Strecke zum Crash kommt. Vor mehr als 40 Jahren krachten bei Warngau in der Nähe des aktuellen Unglücksortes zwei Eilzüge ineinander. 41 Menschen starben, weil zwei Züge aus entgegengesetzten Richtungen einen eingleisigen Abschnitt befuhren.

Der jüngste schwere Unfall dieser Art ereignete sich 2011 in Hordorf auf der Strecke zwischen Magdeburg und Thale. Zehn Menschen wurden getötet, weil der Führer eines Güterzugs über ein rotes Signal und dann frontal in einen Regionalzug fuhr. Daraufhin verfügte das Eisenbahn-Bundesamt die längst überfällige Ausstattung aller Haupt- und vieler Nebenstrecken mit dem Sicherheitssystem „Punktförmige Zugbeeinflussung“ (PZB), einer simplen, aber eigentlich robusten Signaltechnik.

Sie basiert zunächst auf den seit dem 19. Jahrhundert bewährten Signalen am Streckenrand. Der Lokführer fährt auf Sicht, wird von Vorsignalen gewarnt und

Tödliche Kollision
der Meridian-Personenzüge
am 9. Februar

S

IN DER SPIEGEL-APP

WEITWINKEL

Giftige Schätze

Kaputte Smartphones, Tablets, Laptops – Elektroschrott ist der am schnellsten wachsende Müllberg. Jeder Deutsche verschleißt 21,6 Kilogramm Hightech pro Jahr – von der elektrischen Zahnbürste bis zur Waschmaschine. Der Schrottberg ist gefährlich: Schädliche Stoffe können die Umwelt verseuchen und Menschen vergiften. Doch er ist zugleich eine gigantische Rohstoffmine – für Gold und Seltene Erden etwa. Eine Visual Story über das Geschäft mit dem E-Schrott, die von Goslar bis nach Afrika führt.

Sehen Sie „Giftige Schätze“ im digitalen SPIEGEL, oder scannen Sie den QR-Code.

JETZT DIGITAL LESEN

muss an Hauptsignalen anhalten, wenn diese das Stoppzeichen oder die rote Lampe zeigen. Der Ausfall von Signalen wird durch Mehrfachsicherungen verhindert, etwa durch einen zweiten Glühfaden in der Lampe. Passiert dennoch etwas, geht ein automatischer Hinweis an das Stellwerk – und die Fahrdienstleitung sperrt die Strecke. Der eherne Sicherheitsstandard der Bahn lautet: Nur der gleichzeitige Ausfall zweier voneinander unabhängiger Techniken darf zu einem Unfall führen.

Auf PZB-Strecken sind Magneten im Gleisbett neben den Signalen und seitlich am Kopf jedes Zugs angebracht. Übersieht der Lokführer das Stoppzeichen, übertragen die Magneten ein Warnsignal. Der Zug wird dann automatisch gebremst. Dass ein Lokführer ein Stoppsignal schlicht übersieht und ungehindert weiterfährt, kann in Deutschland auf nahezu keiner Strecke mehr passieren.

Das System hat jedoch eine Schwäche: Es bannt die Gefahr eines Crashs durch menschliche Fehlleistung nur für den Moment. Es verhindert nicht, dass ein Lokführer nach der Zwangsbremsung, gleich aus welchem Grund, wieder losfährt.

Um das zu tun, muss er nicht unbedingt lebensmüde sein; es genügt eine simple Verwirrung. Aus diesem Grund kollidierte im August 2014 im Mannheimer Hauptbahnhof ein Güterzug mit einem Eurocity. Der Führer des Güterzugs hatte nach einer Zwangsbremsung die Fahrt fortgesetzt, da er einen Systemirrtum vermutete. Im Untersuchungsbericht stand später: Er habe die Signale auf der linken Seite des Fahrwegs befolgt statt diejenigen am rechten Trassenrand, die ihm galten. Der Mann war schlicht und einfach durcheinander.

Beißt ein Nagetier ein Kabel durch, sperrt die automatische Zugsicherung sofort die Strecke.

In den meisten Fällen jedoch – und wahrscheinlich geschah dies auch vor dem Unfall in Bad Aibling – missachten Lokführer das Stoppsignal, weil sie den Befehl aus dem Stellwerk erhalten weiterzufahren. So etwas passiert im deutschen Bahnbetrieb mehrmals am Tag und ist fast immer banalen technischen Störungen geschuldet, die sonst ein Verspätungschaos auslösen würden.

Ist ein Relais im Stellwerk kaputt, eine Signallampe ausgefallen oder wurde ein Kabel von einem Nagetier durchgebissen, sperrt die automatische Zugsicherung sofort den Streckenabschnitt. Während der Reparaturdienst anrückt, soll aber nicht der Betrieb ruhen. Der Fahrdienstleiter kann unterdessen eigenmächtig die Steuerung überstimmen und die Züge per „Ersatzsignal“ über den Abschnitt schicken.

„Für uns ist das Fahren mit Ersatzsignal Routine“, sagt ein pensionierter Lokführer. Einmal sei ihm dieses mangels Funkkontakt als Zettel „mit einem Bindfaden vom Stellwerk in den Führerstand heruntergereicht“ worden.

Lokführer sind darauf gedrillt, streng nach Signalstellung oder eben Ersatzanordnungen den Zug zu fahren. Den Überblick zu behalten – das liegt ausschließlich in der Verantwortung des Fahrdienstleiters.

Auch die Mangfalltalbahn zwischen Holzkirchen und Rosenheim hat bereits seit den Siebzigerjahren ein Signalsystem mit Zugbeeinflussung. 2014 wurde es auf den modernen PZB-90-Standard aufgerüstet. Es warnt den Fahrdienstleiter vor einer gefährlichen Entscheidung. Will der Leiter eine solche dennoch treffen, wird er zu einer Bestätigung aufgefordert.

33 281 Kilometer Strecke umfasst das deutsche Bahnnetz, knapp die Hälfte davon ist nur einspurig ausgebaut. Die sicherste Lösung, alle Strecken in Deutschland zweigleisig auszubauen, ist nicht machbar. Doch könnte auch in der Fläche verstärkt Sicherheitstechnik zum Einsatz kommen, wie sie in schnelleren Zügen Standard ist. In einem ICE wird der Lokführer nicht nur fortlaufend von der Signaltechnik überwacht – er hat auch keinen Spielraum, ihre automatischen Eingriffe zu überregeln. Die Fortsetzung einer zwangsgestoppten Fahrt in ein gesperrtes Teilstück ist nicht möglich. Der Preis der Sicherheit wären lange Wartezeiten auf einspurigen Strecken.

Dafür wäre den Menschen in Oberbayern große Trauer erspart geblieben. Am Nachmittag des Faschingsdienstags fährt Richard Schrank mit dem Auto nach Kolbermoor, zu den Kollegen, die an der Feuerwache warten. Zum ersten Mal an diesem Tag ist er allein, zum ersten Mal ist es still. „Das ist in dem Moment schon hart“, sagt der Kreisbrandrat.

Schrank geht hinüber zur Kirche der Heiligen Dreifaltigkeit, dort findet eine Trauerandacht statt. Zwölf weiße Kerzen stehen auf dem Altar: für die Toten, für diejenigen, die noch ihren Verletzungen erliegen werden, und für die Helfer und Angehörigen. „Auf dass die Bilder eines Tages den Weg aus ihren Köpfen herausfinden“, sagt die Pastoralreferentin.

Richard Schrank wird später erzählen, dass er zu Hause geweint habe. Er schämt sich seiner Tränen nicht, sie seien wichtig. „Man muss alles rauslassen“, sagt der Feuerwehrmann, „sonst trägt man solche Erlebnisse ewig mit sich rum.“

Sven Becker, Sven Böll, Jan Friedmann, Sven Röbel, Christian Wüst