

„Der kriegt doch die Kurve nie“

Das vierte schwere Eisenbahn-Unglück in diesem Jahr (seit Februar 102 Tote) zeigt, wie wenig die Deutsche Bundesbahn auf eine schnelle und sichere Zukunft vorbereitet ist: Ein-Mann-Betrieb auf Superloks und keine

Automatik-Bremsen — dazu ein Defizit von zwei Milliarden Mark im Jahr. Lokführer-Gewerkschafter Hermann Knipfer: „Was sich in Rheinweiler zugetragen hat, kann jeden Tag auch anderswo in Westdeutschland passieren.“

Die Elektro-Lokomotive 103 ist die schnellste und stärkste Serien-Lok, die je auf deutschen Gleisen lief. Sie kann auf Tempo 200 beschleunigen und 14 000 PS auf die Schienen bringen — soviel Kraft, wie der Ozean-Liner „Europa“ der Hapag-Lloyd.

Rund hundert solcher Schnellläufer hat die Deutsche Bundesbahn (DB) seit dem vergangenen Jahr in Betrieb genommen. Es sind die ersten von insgesamt 170 Loks dieser Baureihe, die während der siebziger Jahre die Bahn schneller und damit stärker machen sollen für den Wettbewerb mit Auto und Flugzeug.

„1980 ist der Himmel verstopft“, sagt der Bundesverkehrsminister und oberste Bundesbahndienstherr Georg Leber. „In zehn bis 20 Jahren wird sich der Individualverkehr auf der Straße restlos festfahren“, sagt Dr. Ing. Hermann Ziller, Präsident der Bundesbahndirektion Stuttgart. Also scheint sie gewiß, „die Renaissance der Eisenbahn“ (Ziller).

Die Bundesbahn, so heißt es im Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung an das Parlament, läßt „mit Beginn des Winterfahrplans 1971/72 auf allen derzeitigen F-Zug-Strecken einen dichten Intercity-Verkehr anlaufen“: besonders schnelle Schnellverbindungen 1. Klasse zwischen zunächst 29 Großstädten, alle zwei Stunden, achtmal am Tag.

Daß ein Reisender mit dem Zug nur 50 Minuten länger für die Strecke Frankfurt—München braucht als mit dem Jet (Abfertigungszeiten und den Weg zum und vom Flughafen eingerechnet), daß er mit der Bahn auf den Strecken Köln—Frankfurt und Düsseldorf—Hannover sogar ein paar Minuten schneller sein kann — diese Zukunft, detailliert beschrieben in einem internen Gutachten der Deutschen Lufthansa, hat für die Bundesbahn mit der Inbetriebnahme der Super-Loks 103 bereits begonnen. „Dies wird die Reisegeschwindigkeit wesentlich anheben“, konstatierte die Bundesregierung 1970. Sapper ein Bundesbahner bei der Vorstellung des Typs: „Schnelle Brocken“.

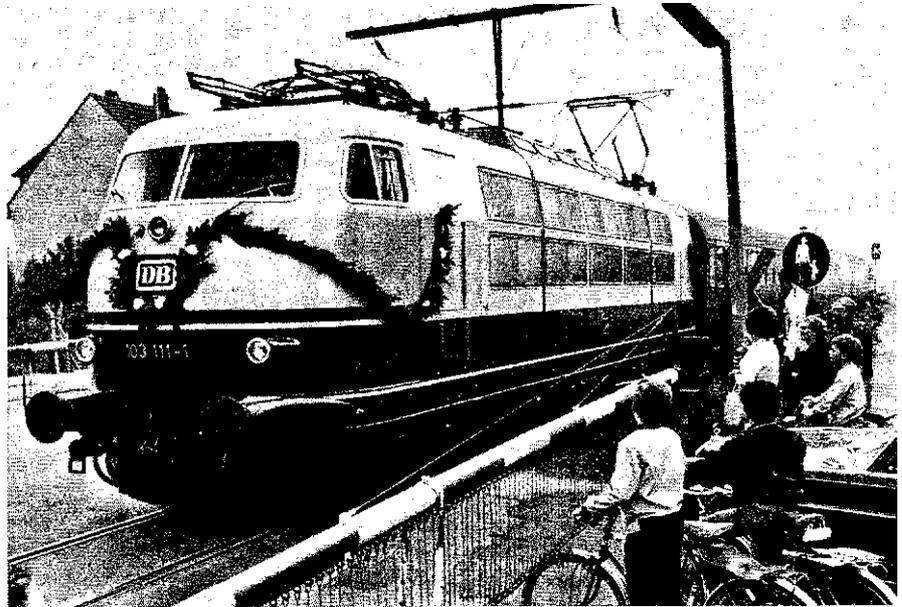
Ein solcher Brocken von 117 Tonnen flog am Mittwoch letzter Woche, 13.21 Uhr, bei Rheinweiler in Südbaden aus der Kurve. Die Lok stürzte die fünf Meter hohe Böschung hinab und riß sechs der acht Wagen vom „Schweiz-Expreß“ Basel—Kopenhagen mit.

„Es war wie ein Gewitterschlag“, beschreibt die Augenzeugin Eva Havermann, „eine Wolke von Staub ging hoch, und gestunken hat es wie verbranntes Gummi.“ Und einer, der im Zuge war, berichtete später verstört, wie eine Frau plötzlich an ihm „vorbeigeflogen“ sei — „und als ich sie wieder gesehen habe, da lag sie da ohne Kopf“.

Die entgleisten Metallmassen zerfetzten ein Haus am Bahndamm, fegten Mauern, Masten, Bäume weg: 23 Tote,

lich, daß Modernisierung des Bahnbetriebes auch bedeuten müßte, die Gefahr eben solchen menschlichen Versagens zu verringern. So aber meint Hermann Knipfer, 37, Vorsitzender der Lokomotivführer-Gewerkschaft des Bezirks Augsburg: „Was sich in Rheinweiler zugetragen hat, kann jeden Tag auch anderswo in Westdeutschland passieren.“

Mit einem Male war es sicher, daß die Bundesbahn nicht so sicher ist, wie sie



Elektro-Lok 103 bei der Jungfernfahrt: Schnelle Brocken

120 Verletzte, die E 103 — Schrott im Garten der Eva Havermann.

Es war das vierte schwere Eisenbahn-Unglück in diesem Jahr — nach Aitrang (9. Februar: 28 Tote), Illertissen (18. Mai: sechs Tote) und Radevormwald (28. Mai: 45 Tote). Und diese blutige Summierung machte Rheinweiler nachgerade zum Desaster.

Es zeigte, wie miserabel die Bundesbahn vorbereitet ist auf die in Selbstverheißungen so gepriesene schnelle, komfortable und sichere Zukunft („Fahr lieber mit der Bundesbahn“); wie fragwürdig es für sie ist, sich auf eine Tempo-Konkurrenz mit den schnelleren Verkehrsmitteln einzulassen.

Die Floskel vom „menschlichen Versagen“, die auch diesmal wieder herumgereicht wurde, machte lediglich deut-

sein sollte. „Bild“ benutzte die größte Drucktype seit Bestehen für die Schlagzeile: „Bremst die Bundesbahn“. „Sicherheit zuerst“, forderte die „FAZ“. „Die Sicherheit fährt hinterher“, monierte die „Süddeutsche Zeitung“.

Und das seit langem:

Weil die Strecke nach Gleisoberbau-Reparaturen zu früh wieder freigegeben worden war (einige Schienen waren noch provisorisch mit Schraubenzwingen verbunden), entgleiste am 8. Juni 1970 bei Alfeld im Leinetal der Schnellzug D 588 (ein Toter, 81 Verletzte). Weil bei Gleisbauarbeiten geschludert worden war, sprang am 5. Juni im Celler Bahnhofsbereich der D 47 „Konsul“ bei Tempo 155 aus den Schienen (fünf Tote, 40 Verletzte).

Mit erwiesenermaßen überhöhter Geschwindigkeit (132 km/st) entgleiste in diesem Jahr der TEE „Bavaria“ (München — Zürich) bei Aitrang in einer für Tempo 80 zugelassenen Kurve: in einer jener Kurven, die eisenbahnerisches Erbe der Altvordern sind. Super-Loks mit dem Look der Jahrtausendwende auf den Trassen des 19. Jahrhunderts — das ist so typisch wie die Zahl von 11 480 schienengleichen Straßenübergängen allein auf den Hauptstrecken.

Das Unglück bei Radevormwald schließlich offenbarte — auch dies ein Überbleibsel aus der Dampfroszeit — groteske Kommunikationsmängel im zweitgrößten westdeutschen Unternehmen (420 000 Beschäftigte, fünfzehn Milliarden Mark Umsatz): Mundpfeife und Kelle anstelle von Sprechfunk-Kontakt zwischen Fahrdienstleiter und Lokführer, was die Katastrophe mit Sicherheit verhindert hätte.

Die Werbe-Idylle vom Schalterbeamten, der „ohne mit der Wimper zu zucken eine Fahrkarte nach Istanbul verkauft“, erinnert denn auch an Kaisers Zeiten, und nach altpreußischer Art dürfen in der Welt der Bundesbahn an Hauptlokomotivführer Befehle, selbst wenn es um Leben oder Tod geht, nur schriftlich weitergegeben werden. Als Fahrdienstleiter Eckhard Grahl in Meckelfeld bei Hamburg am 12. August 1969 den Lokführer des F-Zuges 33 „Gambrinus“ über ein Streckentelephon anrief, die Fahrt fortzusetzen, obwohl ein defektes Signal auf „Halt“ stand, beharrte der Lokführer, der Vorschrift gemäß, darauf, den Befehl diktiert zu bekommen. Und noch während des Diktats prallte der Eilzug 1737 auf den wartenden „Gambrinus“: vier Tote, 60 Verletzte.

Daß bei der Bahn Vorschriften zuweilen mehr als Vorsicht gelten, erfuhrt der Augsburger Lokführer Fritz Blank, 58. Auf der Fahrt von Nürnberg nach München drosselte er das Tempo seines Eilzugs E 556 von 120 auf 95 Stundenkilometer, weil er „starke Schüttel-schwingungen“ ausmachte. Für die neun Minuten Verspätung, die der Zug bis München hatte, bescheinigten ihm seine Vorgesetzten: „Sie haben die Verspätung vorsätzlich verschuldet und damit ein Dienstvergehen begangen.“ Als Blank im Juli 1970 nahe Donauwörth seinen vollbesetzten Eilzug kurz vor einem Güterzug zum Stehen brachte und damit Menschenleben rettete und die Bundesbahn vor Millionen-Schaden bewahrte, zeigte sich die DB allerdings generös: Blank bekam 50 Mark.

So ein Fast-Unfall taucht in der DB-internen Unfallstatistik nicht auf. Sie ist gleichwohl aufschlußreicher, als sich vermuten ließe, und weist weit mehr als ein paar spektakuläre Unfälle auf: für 1969 insgesamt 350 Entgleisungen (164 davon bei Zugfahrten, 186 bei Rangierfahrten) — 22,8 Prozent mehr als 1968. Und: 347 Zusammenstöße (98 bei Zug-

fahrten, 249 bei Rangierfahrten) — 44,7 Prozent mehr als 1968.

Auch dies ist Alltag in der „außergewöhnlichen, gewaltigen und erregenden Welt auf Schienen“ (DB-Slogan), von der noch immer Knaben träumen. Wenn sie wirklich Lokführer würden, bekämen sie „einen Job, dessen Streß enorm ist“ (Knipfer). Lokführer gehen im Durchschnitt schon mit 57 Jahren in Pension — die Hälfte mit starken Herz- und Kreislaufbeschwerden, wie das Dortmunder Max-Planck-Institut für Arbeitsphysiologie ermittelte.

„Wenn die Reisenden wüßten, wie müde wir oft sind.“

Die Männer auf der Lok, in deren Zügen bis zu 1000 Reisende sitzen, werden alle fünf Jahre von Amts wegen ärztlich untersucht (Lufthansa-Piloten alle sechs Monate). Monatlicher Durchschnittsverdienst eines Lokführers: 1320



Entgleiste Elektro-Lok 103 bei Rheinweiler: Schrott im Garten

Mark brutto; Verdienst eines Lufthansa-Piloten: zwischen 5000 und 9000 Mark.

Lokführer sind — bis auf fünfstündige Ruhepausen — oft 24 Stunden im Dienst. Als der Südwestfunk-Reporter Franz Alt, 34, einen Tag und eine Nacht lang im Führerstand einer E-Lok filmte, notierte er: „24 Stunden waren wir dabei. In dieser Zeit mußten wir aus arbeitsrechtlichen Gründen das Kamera-Team austauschen. Der Lokführer mußte jedoch weiterfahren. Auch die beiden Herren der Bundesbahn, die uns für diese Filmaufnahmen betreut haben, wurden ausgewechselt. Nicht aber der Lokführer. Er versah seinen ganz normalen Dienst.“

Normal ist, daß eine E-Lok, die anderthalb Millionen Mark kostet, noch

nicht einmal eine Scheibenwaschanlage hat — geschweige denn eine Waschgelegenheit oder eine Toilette. Der Sicherheitsbeauftragte der Bundesbahn, Professor Ernst Kockelkorn, 62, der nach dem Aitranger Unglück in Pension ging, weiß auch, warum auf Lok-Hygiene verzichtet werden kann: „Bevor ich auf die Reise gehe, pflege ich mich ja auch entsprechend einzurichten.“

Normal ist auch, daß ein Lokführer beim Dienst rund um die Uhr zwischendurch pausiert. Doch den Kurzschlaf nach Vorschrift, der nach Fahrplan auch für den helllichten Tag verordnet wird, muß er womöglich innerhalb des Betriebsgeländes absolvieren — gestört durch das Rumpeln der Güterzüge und den Lärm der Loks beim Rangieren. Lokführer Fritz Blank aus Augsburg: „Wenn die Reisenden wüßten, wie müde wir oft sind und wie stark wir mit dem Schlaf kämpfen, würden sie nicht so ruhig im Zug mitfahren.“

Wenn die Männer bei Tempo 120 allein, ohne Begleiter, auf der Strecke sind, kommt noch etwas hinzu. „Diese Vereinsamung“, so klagt der Hamburger Hauptlokomotivführer Otto Neufang, 49, „ist eine ungeheure Belastung. Man steht unter einem nervlichen Druck, den man bis in die Haarspitzen zu fühlen glaubt. Jede Sekunde ist man auf einen Schock gefaßt.“

Allein war, am Mittwoch letzter Woche, auch der Lokführer Karl Mitsch, 52, auf der E 103, die den „Schweiz-Express“ ab Basel zog. Der Hauptlokomotivführer aus Mannheim — seit 1950 auf Dampf-Loks, seit 1956 auf E-Loks, seit kurzem auf der E 103 — kannte die Strecke am Oberrhein „wie seine Westentasche“ (so der Karlsruher DB-Direktionspräsident Heinrich Gün-



Lokführer, Fahrstand
Normalfall: Rund um die Uhr

thert); er fuhr sie seit 1958 fast jeden zweiten Tag.

Laut Lok-Plan für den D 370 mußte Mitsch innerhalb von zwanzig Kilometern achtmal das Tempo zwischen 80 und 120 wechseln und bei einer Gleis-Baustelle bis auf 50 Stundenkilometer abbremsen. Nach dem Normalfahrplan mußte er

- ▷ von Kilometer „266,3 — 265,5“ Tempo 105 fahren, von Kilometer „264,2 (Haltingen)“ bis Kilometer „262,2 (Eimeldingen)“ auf Tempo 120 steigern,
- ▷ von Kilometer „257,3“ bis Kilometer „256,3 (Bk Istein Hst)“ auf 80 heruntergehen, von Kilometer „255,2 — 253,8“ wieder Tempo 85 fahren, von Kilometer „252,7 (Kleinkems)“ bis Kilometer „252,4“ wieder auf Tempo 105 gehen,
- ▷ von Kilometer „252,4“ bis Kilometer „250,4e“ wieder auf Tempo 120 steigern, von Kilometer „250,4e“ bis Kilometer „249,9 (Rheinweiler)“ wieder auf Tempo 75 drosseln.

Kilometer „250,4e“ bis Kilometer „249,9“ — das ist die Todeskurve. Als sich ihr Mitsch mit seinem 450-Tonnen-Zug näherte, „flogen“, so eine Reisende, „die Koffer aus dem Gepäcknetz“. Und während das Gepäck polterte, sagte sich die Frau des Stationsvorstehers von Rheinweiler: „Der kriegt die Kurve nie.“

So war es. Warum er sie nicht kriegte, blieb 52 Stunden lang ein Rätsel — bis zum Freitag, um 17.50 Uhr, als der nach pausenlosem Buddeln unter Trümmern schließlich aufgefundene Fahrtenschreiber im Bundesbahnbetriebswerk Freiburg ausgewertet war: Die Lok, so ergab sich, war mit Tempo 140 in die Kurve gerast. Oberstaatsanwalt Kurt Geier: „Ich habe es fast geahnt.“ Aber: „Über die Ursache der zu hohen Geschwindigkeit ist damit nichts gesagt.“

Tatsache ist: Erst bei Kilometer „237,3 (Müllheim/Baden)“, 12,6 Kilo-

meter hinter der Katastrophen-Kurve, so der „Buchfahrplan“, hätte Lokführer Mitsch seine Maschine zum erstenmal auf die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von Tempo 140 beschleunigen dürfen.

Auch dem Mitsch-Sohn Walter („Mein Vater war ein 200prozentiger Lokführer“), ebenfalls als Lokführer für die Bundesbahn auf deutschem Gleis, war das väterliche Desaster mysteriös. Zusammen mit DB-Hauptvorstandsmitglied Franz Eichinger ging er die Unglücksstrecke Meter um Meter ab.

Mitsch sagt, beide hätten in der Gleis-Geraden vor der Kurve „Brandspuren an den Schwellen“ entdeckt, „die offenbar von blockierten Rädern herühren“. Sohn Mitsch schließt daraus, „daß Räder des Zuges schon vor der Kurve, ehe die Zentrifugalkraft wirkte, nicht mehr auf den Schienen waren“.

Für die Gewerkschaft der Lokomotivführer jedenfalls hätte das Unglück von Rheinweiler vermieden werden können, wenn die Deutsche Bundesbahn auf ihre Kritiker gehört hätte. Gewerkschaftler Knipfer: „Wir liegen dem Verkehrsministerium und der Bundesbahn schon seit Jahren im Ohr, an gefährlichen Strecken eine ganz bestimmte Sicherung einzubauen.“

„Mensch, bauen Sie den Gleismagneten ein.“

Die ganz bestimmte Sicherung: ein Gleismagnet (1000 Hertz), der Züge durch Vollbremsung stoppt, wenn der Lokführer auf „gefährlichen Strecken“ (Knipfer) versäumt, eine Wachsamkeitstaste zu drücken — zum Zeichen dafür, daß er eine durch Signal angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung erkannt hat und befolgen wird. Kosten des Sicherheitsmagneten für die Kurve von Rheinweiler: 1000 Mark, der Wert einer Stereo-Anlage.



Simplicissimus

„Beruhigen Sie sich! Der Weichensteller ist bereits verhaftet.“

Weil er nach dem Eisenbahn-Unglück von Aitrang im Allgäu „das neue Unglück kommen“ sah, insistierte Knipfer damals beim Bundesbahn-Sicherheitsbeauftragten Professor Ernst Kockelkorn: „Mensch, Herr Professor, bauen Sie den Gleismagneten ein.“ Darauf der Herr Professor laut Knipfer: „Aitrang war ein Jahrhundert-Unglück, das passiert nicht wieder.“

Daß es doch passierte, lag womöglich auch daran, daß Karl Mitsch die Lok allein lenkte. Und auch über dieses Problem liegt Lokführer-Sprecher Knipfer mit der Bundesbahn seit langem über Kreuz. Ab Tempo 90, so meint Knipfer, müsse jede Lok doppelt besetzt sein. Bundesbahn-Sprecher Schreiber dagegen taxiert, erst „zwischen 140 und 160 muß ein zweiter Mann drauf sein“. Bundesbahn-Praxis: ab 140 km/st.

Bundesverkehrsminister Georg Leber mochte sich, als er nach dem Unglück aus dem Urlaub in Österreich herbeieilte, hinsichtlich der Lok-Doppelbesetzung nicht festlegen. Jedoch: „Das gesamte Streckennetz der Bundesbahn wird in den nächsten vier Wochen überprüft, ob die zur Zeit gefahrenen Geschwindigkeiten eingehalten werden können. Das wird eine Kommission vornehmen, zu der auch zwei erfahrene Lokführer gehören. Notfalls müssen die Geschwindigkeiten für einzelne Züge herabgesetzt werden und auch die Fahrpläne überprüft werden.“

Daß der Minister die Bundesbahn wieder einmal als das sicherste Verkehrsmittel bezeichnete, war auch jetzt, nach Rheinweiler, eine richtige Behauptung. Denn auch diese 23 Toten verändern kaum die Relation der Risiken: Nach wie vor werden in der Bundesrepublik bei einer statistischen Transportleistung von einer Milliarde Kilometern auf den Straßen 20, im Luftverkehr sechs und bei der Bahn zwei Verkehrsteilnehmer getötet.

Alein im Jahr 1970 starben 19 000 Bundesbürger durch Autounfälle auf verstopften Straßen, 530 000 entkamen verletzt „dem Gemetzel des Guerilla-Krieges, den wir euphemistisch ‚Verkehr‘ nennen“ (so der Soziologe Helmut Schelsky). Und die Lawine chromblitzender Blechkarossen, die in der Tat den Namen Verkehr längst nicht mehr verdient und die seit 1960 nahezu 176 000 Tote auf westdeutschen Straßen zurückließ, soll weiterrollen.

1980 wird, wie die Verkehrswissenschaftler voraussagen, jede westdeutsche Familie wenigstens ein Auto besitzen. Bis 1985, so erwarten Analytiker des Benzinproduzenten Shell, wird die Motorisierung fast dreimal so schnell zunehmen wie der Verkehrsraum.

Obwohl Bundesverkehrsminister Leber Ende vergangenen Jahres das Dilemma erkannte, daß „wir uns auf den Fernstraßen so festfahren, wie wir in den Städten schon festgefahren sind“, fallen die politischen Entscheidungen noch immer gegen das Massenverkehrs-

mittel Eisenbahn. Bis 1975 wird der Straßenbau dreimal soviel öffentliches Geld verschlingen, wie für die Renovierung des Schienennetzes bereitsteht.

Zwölf Milliarden Mark sollen allein im kommenden Jahr für den Ausbau und die Erneuerung von Autostraßen ausgegeben werden, bis 1985 ist der zwölffache Betrag eingepiangt — 147 Milliarden Mark. Als jedoch die Bundesbahn „unter dem Eindruck der Katastrophe von Radevormwald“ 1,8 Milliarden Mark für zusätzliche technische Einrichtungen forderte, zeigte sich das Verkehrsministerium „überrascht“.

In falscher Konkurrenz zum Luftverkehr.

Und bei der Überraschung wird es möglicherweise bleiben. Denn daß mehr Sicherheit mehr Geld kostet — diese Wahrheit mochte, vier Wochen vor Rheinweiler, selbst Bundesbahn-Chef Heinz Maria Oeftering den erstaunten Parlamentariern nicht präsentieren: Auch ohne die nachgeforderten Milliarden könne, so Oeftering, der Bahnbetrieb „völlig sicher“ abgewickelt werden.

Völlig sicher freilich ist der Bundesbahn vorerst nur eines: ihre permanente finanzielle Misere. Die Bilanz des bun-

deseigenen Unternehmens fällt Jahr für Jahr so erbärmlich aus, daß sie — würde die Bahn als private Firma geführt — längst zum Bankrott geführt hätte. Der Schuldenberg des chronisch kranken Konzerns hat inzwischen die Höhe der Jahreseinnahmen (1971: knapp 15 Milliarden Mark) übertroffen.

Allein in diesem Jahr muß der pensionsreife Präsident Oeftering seinem Dienstherrn Leber das höchste Defizit der Nachkriegszeit melden. In einem Nachtrag zum Wirtschaftsplan 1971 errechneten die Frankfurter Bahnbeamten einen Fehlbetrag von 2,024 Milliarden Mark.

Und obgleich der Staat einen großen Teil der Darlehnszinsen und -tilgungen übernommen hat, muß die Bundesbahn Tag für Tag noch etwa 2,8 Millionen Mark für das Leihgeld aufbringen — alle 4 Tage eine Mittelpunktschule.

Die Gründe für die fortwährende Talfahrt sieht Bundesbahn-Finanzchef Ministerialdirektor Gerhard Weisenböhrer in „einer Addition verschiedener negativer Entwicklungen“. Wichtigster Posten: Löhne und Gehälter. Da bereits ein Prozent Zulage die Bahnkasse um 100 Millionen erleichtert, konnte der Konzern die letzte Tarifierhöhung (1971: mehr als 10 Prozent) für die 420 000 Beamten, Angestellten und Arbeiter nur schwer verkraften.

Nach Weisenböhrer sind die 1,8 Milliarden Mark, die für das Sicherheitsprogramm der DB nachgefordert werden, notwendig für die Erneuerung von Gleisanlagen, für Zugbahnfunk und automatische Stellwerke. Weisenböhrer: „Es wird sich zeigen müssen, ob der Staat diesen Dingen höhere Prioritäten beimißt“ — oder ob es bei der Bevorzugung von Auto und Straße bleibt.

Solange die unterfinanzierte Bundesbahn gegen den reichlich geförderten Individualverkehr andampfen soll, solange sie im Intercity-Verkehr mit dem Bundesunternehmen Lufthansa konkurriert, muß sie zwangsläufig unterliegen. Eine technisch zurückgebliebene und unter Finanznot leidende Bahn aber wird schwerlich jene Zukunftsaufgabe bewältigen können, die ihr zukäme: umweltfreundlicher, schneller, komfortabler Massenverkehr.

Regierungsdirektor Ernst-Wilhelm Eickhoff aus dem Verkehrsreferat des Finanzministeriums erspät denn auch nur eine „Patentlösung, die nicht durchzusetzen ist: Jeder, der verreisen will, müßte gezwungen werden, die Bundesbahn zu nehmen“. Müßte nicht: Es genüge, wenn die Bundesbahn so attraktiv und sicher wäre, daß die Fahrgäste aus den Jets und Autos von sich aus umstiegen.

„Langsam bedeutet auch nicht immer sicher“

SPIEGEL-Gespräch mit Bundesverkehrsminister Georg Leber über Sicherheit bei der Bundesbahn

SPIEGEL: Herr Minister, vier Eisenbahnkatastrophen innerhalb von fünf Monaten mit mehr als 100 Toten und 200 Verletzten haben im Bewußtsein einer breiten Öffentlichkeit den guten Ruf „Sicher mit der Bundesbahn“ auf die Unverbindlichkeit einer Werbephase reduziert. Geben Sie für die Zukunft die Parole aus: „Langsam, aber sicher“?

LEBER: Nicht „Langsam, aber sicher“, sondern: „Sicherheit zuerst“. Langsam bedeutet auch nicht immer sicher. Aber im selben Maße, in dem der Verkehr schneller wird und moderne Techniken eingesetzt werden, müssen wir selbstverständlich auch immer neue Überlegungen anstellen, wie man die Sicherheit steigern kann.

SPIEGEL: Wenn Sie mehr Geld aus dem Bundeshaushalt bekämen, wäre die Bundesbahn dann sicherer zu machen — schneller sicherer zu machen?

LEBER: Hätten wir mehr Geld zur Verfügung, so könnte man zwar die Ursachen für eine Reihe von Unfällen minimieren, aber nicht völlig beseitigen. Man könnte beispielsweise die Bahnübergänge beseitigen, die häufig zu Unfällen führen. Hätten wir genug Geld, dann ließe sich das alte Streckennetz der Eisenbahn so begradigen, daß es schon

von der Gleisanlage her einen höheren Sicherheitskoeffizienten hätte. Viele Sicherheitsvorkehrungen, die wir jetzt nötig haben, sind ja nur ein Ersatz dafür, daß die Beseitigung der Ursachen von Grund auf zu kostspielig ist und nicht auf einmal überlegt werden kann. Die Beseitigung der Bahnübergänge

würde viele Milliarden kosten, der Umbau des Streckennetzes und die Beseitigung der Kurven nicht weniger. Man muß sich aber einstweilen mit Techniken behelfen, die die Gefahren an solchen Stellen minimieren.

SPIEGEL: Zusätzliche Sicherheit hängt also ab vom Zuwachs an Geld;



Leber (r.) beim SPIEGEL-Gespräch in Frankfurt*

* Mit Hans-Wolfgang Sternsdorff, Stenograph Heinz Daenicke, Peter Stähle.