

„Den Unfall hat er allein verschuldet“

SPIEGEL-Reporter Gerhard Mauz über Eisenbahnunglücke und menschliches Versagen

Nach siebentägigem Verhör brach Gottfried Sengbart, 42, zusammen, der Fahrdienstleiter von Dahlerau, der anstelle eines roten ein grünes Hand-signal gezeigt haben soll. „Ein Arzt mußte ihn mit kräftigenden Injektionen wieder auf die Beine bringen“, wurde berichtet. Es wird nichts versäumt, was „der Aufklärung dienen kann“. Auch ist zu hören, daß selbstverständlich nicht nur hinsichtlich eventuell verantwortlicher Einzelpersonen, sondern auch für die Bundesbahn insgesamt „Konsequenzen gezogen werden“.

Dennoch wird es eines Tages heißen, nunmehr sei das Unglück von Dahlerau durch die Verurteilung von dem, jenem oder jenen „gesühnt“ worden. Und bis dahin, währenddessen und danach — werden die Züge fortfahren, über die Ratlosigkeit, die Erschöpfung, die nur zu begründeten Ängste und die Appelle der Eisenbahner hinwegrollen.

Während der Aggressivität der motorisierten Verkehrsteilnehmer, die längst als Vorsatz anzusehen wäre, weiterhin die „Fahrlässigkeit“ gewährt wird und man den Flugkapitänen wenigstens ihre — eben auch nach Metern über dem Boden — hohe Verantwortung bezahlt, läßt man den Mann auf und an der Schiene unter einer Bombe am Zwirns-faden arbeiten. Ihn sieht man als einen Handwerker an, der nichts als überlie-ferte Erfahrung zu üben hat, obwohl kaum einer so wie er in ein Gestrüpp aus knisternder Moderne und Überhol-testern an Technik und Anweisung ver-strickt ist.

Diese Verstrickung wird natürlich bestritten. Ein im Konkurrenzkampf stehender Verkehrsträger wie die Bundesbahn unterwirft seine Mitarbeiter nicht verlogenen, sondern überschaubaren Bedingungen am Arbeitsplatz. Und so taucht denn die heillose Verstrickung zwischen Gestern und Morgen in den Ermittlungsergebnissen nach Eisenbahnunglücken als „menschliches Versagen“ auf, als eine einzuklagende Unterlassung oder Fehlhandlung.

Die Chance, daß die — auf der Bundesbahn angehörende oder verbundene Sachverständige angewiesene — Staats-anwaltschaft höhere Gewalt oder technische Mängel als Ursache feststellt (oder gar in der Gesamtbeschaffenheit der Bundesbahn begründete Versäumnisse), ist so groß wie die Aussicht, in der Lotterie zu gewinnen.

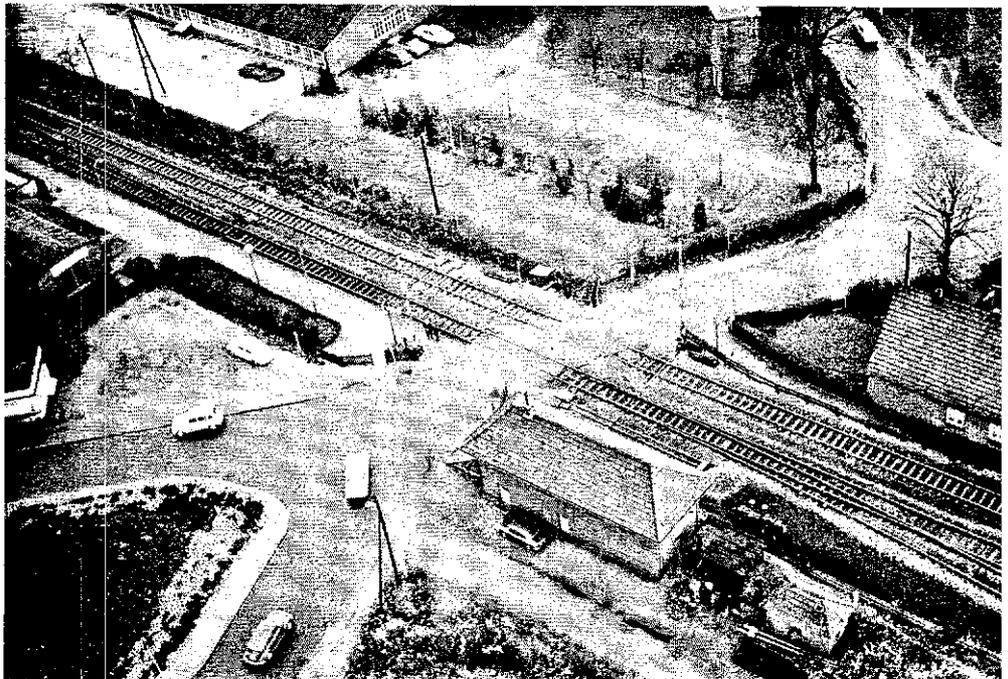
Auch in Dahlerau stand schon nach Stunden fest, daß „menschliches Versagen“ — welchen Eisenbahners auch immer, doch auf jeden Fall eines Mannes auf oder an der Schiene — das Unglück verschuldet hat. Dieses „menschliche Versagen“ scheint ein Tatbestand zu

sein, ist jedoch in Wahrheit eine Geschichte, die sich schon vor einem Dahlerau-Prozeß erzählen läßt, am Beispiel eines beliebigen Strafprozesses, dem „menschliches Versagen“ eines Eisenbahners zugrunde lag.

Wilhelm Wolfgang kam 1948 mit 27 Jahren zur Bundesbahn. Er diente sich hoch. Er begann als Arbeiter und Schrankenwärter, wurde im Rangierdienst beschäftigt und im Zugbegleitdienst als Schaffner und Zugführer verwendet. 1954 ging Wilhelm Wolfgang für etwa ein Jahr mit Genehmigung der Bundesbahn in die Vereinigten Staaten. Der Schienenverkehr war seine Passion geworden. Er arbeitete für die „Chicago & North Western Railway Company“.

gen darin, daß fortan mit der völligen Auflösung der Position Ofenerdiek gerechnet werden mußte. Und so bewarb sich Wilhelm Wolfgang („um dieser Sorge zu entgehen“) wiederholt um ausgeschriebene Dienstposten, für die er in Betracht zu kommen meinte, etwa um den eines „Streifenführers in schwierigen Fällen“ bei der Bahnpolizei. Er hatte aber nie Erfolg, auch nicht mit Beschwerden gegen diese hartnäckige Erfolglosigkeit.

Die Mobilität, über die der Arbeitnehmer heute verfügen soll, ist gerade für den Eisenbahner an der Schiene ein Problem. Daß er es sich im Umkreis seiner Tätigkeit einrichten konnte, ohne mit anderen Veränderungen als solchen



Bahnhof, Bahnübergang Ofenerdiek: Dienst am Kreuzweg

Er wollte mehr über den Schienenverkehr erfahren, als ihm daheim möglich war, wollte vergleichen, auf Ideen kommen.

Von 1963 an war er Fahrdienstleiter auf dem Bahnhof Ofenerdiek am Rand von Oldenburg. Der Bahnhof liegt an der zweigleisigen Linie, die von Oldenburg über Rastede und Varel nach Wilhelmshaven führt. 1966 wurde Ofenerdiek als selbständiger Bahnhof aufgelöst. Es verblieb — mit Wilhelm Wolfgang — eine dem Hauptbahnhof Oldenburg untergeordnete Dienststelle, in der nur noch jeweils ein Fahrdienstleiter den Dienst wahrnahm.

Eine besondere Veränderung ihrer Tätigkeit in Ofenerdiek bestand danach für Wilhelm Wolfgang und seine Kolle-

rechnen zu müssen, die beförderten, ohne ihn aus seinem Umkreis herauszureißen, war bislang eine Attraktion dieses Berufs; eine Attraktion, die ganz bestimmte Menschen anzog.

Wilhelm Wolfgang verblieb an einem Arbeitsplatz, der ihm keine Aussicht mehr eröffnete und von dem aus er allenfalls, nach der endgültigen Auflösung, auf irgendeine Beschäftigung bis zur Pensionierung rechnen durfte; und auch der Fahrdienstleiter von Dahlerau, Gottfried Sengbart, tat an einer Strecke Dienst, die schon vor drei Jahren einmal gänzlich hatte stillgelegt werden sollen.

Trotz seiner Bemühungen um ein Fortkommen ließ es Wilhelm Wolfgang an Sorge um die ihm übertragene, verbliebene Aufgabe nicht fehlen. Er ist ein

unscheinbarer Mann, doch nicht ohne einen Anspruch, der freilich nicht falsch gedeutet werden darf. Dieser Anspruch zielt natürlich auch auf Anerkennung und persönlichen Erfolg: Doch geht er darüber hinaus, indem Wilhelm Wolfgang nicht darauf verzichtet, seine Meinung zu den Problemen des Unternehmens vorzubringen, für das er arbeitet.

Wilhelm Wolfgang wandte sich beispielsweise am 20. November 1966 mit einem Schreiben an die Bundesbahndirektion Münster, das den Zustand des Postens Ofenerdiek in einer Weise analysierte, die einer dringenden, beschwörenden Warnung gleichkam. Der Bahnübergang beim Stellwerk Ofenerdiek ist ein Mündungspunkt von fünf Straßen. Der Eisenbahner, der Dienst tat, hatte vor sich und in seinem Rücken einen dem Übergang zustrebenden Verkehr, der sich praktisch nicht überblicken ließ. Seine Aufmerksamkeit wurde zersplittert und überbeansprucht.

Denn hinzu kam, als Wilhelm Wolfgang 1966 schrieb, daß Fußgänger auf

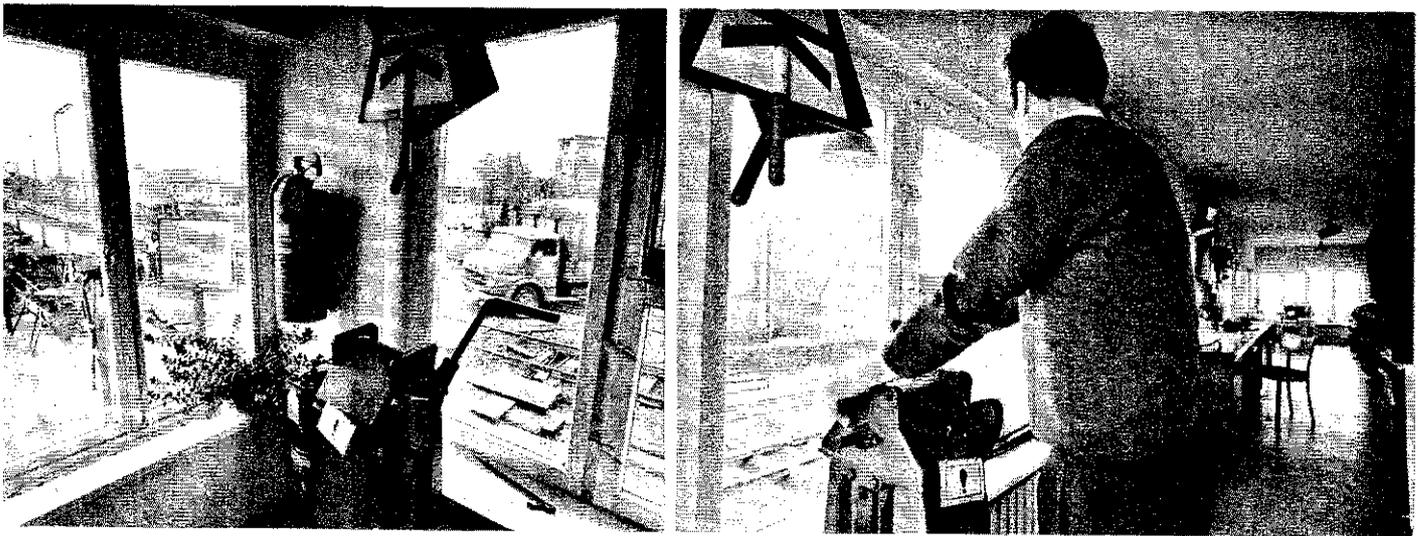
der Zeit sein, den Übergang, den Mündungspunkt von fünf Straßen also, in Gestalt einer Brücke über die Straße zu legen.

Die Bundesbahn will die Kosten für Zwischenlösungen einsparen. Was ohnehin total anders werden muß, soll durchgehalten werden, bis die technische Entwicklung weit genug gereift und das Geld beieinander ist für den Einschnitt der großen, langfristig bedeutsamen Korrektur. Diese Haltung der Bundesbahn ist kaufmännisch verständlich: Nur geht sie ein Sicherheitsrisiko in zahllosen Punkten ein, nicht nur in Ofenerdiek oder Dahlerau. Ein Risiko, für das eventuell Menschen mit ihrem Leben — für das aber immer die Männer auf und an der Schiene mit ihren Nerven, ihrer Gesundheit, mit Lebensjahren und im ärgsten Fall sogar mit Verurteilungen zu zahlen haben.

Neue Vorstöße scheiterten. Die Fahrdienstleiter von Ofenerdiek taten weiter Dienst an ihrem Kreuzweg in der steten, peinigen Angst, daß hier mit

leidlich im Blick zu haben. Andere Verbesserungen unterblieben bis zum Dezember 1970, in dem dann Bautrupps aufzogen und die Veränderungen vornahmen, um die es Jahr für Jahr erfolglos gegangen war.

Heute blickt der Dienstuende aus einem Erker, kann also endlich auch die Strecke in beiden Richtungen übersehen, auf die ihm bislang die Sicht vermauert war. Der Übergang ist durch einen Bürgersteig verbreitert worden. Er kann jetzt von Fußgängern benutzt werden, ohne daß sie vor passierenden Autos auf die Schienen ausweichen müssen. Es ist alles überschaubarer geworden und schon dadurch für den Fahrdienstleiter leichter, den aber auch noch andere Verbesserungen unterstützen. Doppelschranken wurden angebracht. Die Schranken können nicht mehr geöffnet werden, bevor Zug und Gegenzug vorüber sind, und das Hauptsignal gibt die Fahrt überhaupt nicht frei, solange nicht die Schranken geschlossen sind.



Bahnübergang, vermauerte Streckensicht Ofenerdiek 1970*: „Geschwind, aber bedacht“

dem Übergang keinen Platz hatten, wenn dieser auch von Autos überquert wurde. Sie hatten sich neben dem obendrein schlecht befestigten Übergang über Schiene und Schotter zu quälen. Der Bahnübergang Ofenerdiek war ein beträchtliches Sicherheitsrisiko für seine Benutzer — und für den die Schranken bedienenden Beamten, der schließlich nicht blindlings in den Verkehr vor und auf dem Übergang hinein die Schranken senken darf.

Wilhelm Wolfgang machte detaillierte Vorschläge. Sein Brief wurde nicht beantwortet. Die Bundesbahn hielt an der dem städtischen Baudirektor im Frühjahr 1966 erteilten Auskunft fest, daß sich dies alles regeln werde, wenn erst einmal „im Zuge der Rationalisierung“ die Bundesbahn ihre Weichen und Signale auch in Ofenerdiek fernsteuere und der Posten gänzlich entfallen könne. Dann erst werde es auch an

Gewißheit noch einmal etwas passieren werde, weil unter derartigen Umständen einfach etwas passieren müsse. Am 9. September 1969 war es soweit, und ausgerechnet dem Bundesbahnsekretär Wolfgang widerfuhr es, daß er einen gemeldeten Gegenzug vergaß, die Schranke zu öffnen begann und zwei Menschen getötet wurden.

Unmittelbar nach dem Unglück wurde der ersten, jahrealten Bitte der Fahrdienstleiter entsprochen und ein weiterer Mann für den turnusmäßigen Dienst eingeteilt. Auch stellte man neben dem Stellwerk einen Spiegel auf, der dem Dienstuenden gestattet, den Verkehr zum und auf dem Übergang vor sich zugleich mit dem in seinem Rücken anmarschierenden, anrollenden Verkehr

* Linkes Bild: Der Verkehrsspiegel wurde erst nach dem Unglück aufgestellt. Rechtes Bild: Der Fahrdienstleiter kann beim Bedienen der Schranken nicht in die Richtung sehen, aus welcher der Unglückszug kam.

Um die 50 000 Mark wandte die Bundesbahn auf, viel Geld gewiß. Dieser Tage ist nach Dahlerau wieder einmal die Rede davon, daß man nun endgültig die Sicherheit dem Ertrag vorangehen lassen wolle. Für Wilhelm Wolfgang, der heute in der Kraftverkehrsstelle im Hauptbahnhof Oldenburg arbeitet, kam das alles zu spät, wie auch für den Schuldigen, den man wegen des Unglücks bei der bislang hauptsignallosen Station Dahlerau gewißlich noch findet, alles zu spät kommen wird.

Wilhelm Wolfgang wurde am 10. August 1970 wegen „fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung und fahrlässiger Gefährdung der Sicherheit des Bahnverkehrs“ zu sechs Monaten Freiheitsstrafe verurteilt, die man zur Bewährung aussetzte. Er und kein anderer hat den Gegenzug vergessen. Doch in der Urteilsbegrün-

**Aus dem größten
Kamerawerk
der Welt:
Canon**

**Spiegel-
reflex
Systeme**

**Brennweiten
7,5–1000 mm**



Canon

Symbol für Präzision



Verkauf nur durch den
Fachhandel. Kundendienst und
Prospekte durch Euro-Photo-
GmbH, 4 Düsseldorf, Friedrich-
Ebert-Str. 31/33

„Der Angeklagte war dienstlich nicht überfordert... Auch war er sonst dienstlich nicht besonders in Anspruch genommen... Den Unfall hat er allein verschuldet...“ Es sei zu erwarten, schließt das Urteil, daß der Angeklagte „in Zukunft ein gesetzmäßiges und geordnetes Leben führen wird“.

Was hat er denn, völlig unbescholten, bislang getan, bis zu der schrecklichen Sekunde einer Fehlhandlung, vor der seine Kollegen und er sich seit Jahren fürchteten?

Wilhelm Wolfgang ging in die Berufung, die am 12. November 1970 verhandelt werden sollte. Er zog die Berufung auf Anraten im letzten Augenblick zurück. Das Urteil wurde rechtskräftig. Und unmittelbar danach, im Dezember 1970, buchstäblich dem Abschluß der Strafsache Wolfgang auf dem Fuße folgend — rückten die Bautrupps an, wurden die Veränderungen vorgenommen, um die der nun rechtskräftig verurteilte Wilhelm Wolfgang vergeblich ersucht hatte.

„Den Unfall hat er allein verschuldet“ hieß es im Urteil. Er hat „menschlich versagt“, so wie in diesem Jahr ein anderer oder andere Eisenbahner bei Dahlerau. Er hat so versagt, wie viele, viele andere Eisenbahner laut Strafurteilen versagt haben. „Zugunglück wurde gesühnt“, hieß es erst dieser Tage wieder: Der Fahrdienstleiter Josef Rott, 54, ist in Düsseldorf verurteilt worden. Sechs Monate für drei Tote, das ist nun einmal das Maß. Rott hatte versucht, den Fahrplan von zwei verspäteten Zügen aufrechtzuerhalten, und dafür gegen die Vorschrift kurzfristig bereits gestellte Fahrstraßen aufgelöst.

Auch das kennt man. Im Prozeß wegen des Unglücks von Meckelfeld sagte im Juni 1970 ein Sachverständiger, daß der Dienst „geschwind, aber bedacht“ durchzuführen sei und daß einem Eisenbahner natürlich das Bedürfnis „im Blut“ liege, eingetretene Verspätungen aufholen zu wollen. Im Meckelfeld-Prozeß war auch von der „Aktion Adler“ die Rede, mit der die Eisenbahner 1962 den Schienenverkehr gestört hatten: vom Wörtlichnehmen der Vorschriften, das den Verkehr zum Erliegen bringt; das also die Vorschriften als ein Druckwerk der Absicherung von oben nach unten entlarvt.

Diese „Fahrdienstvorschriften“ muß man einmal gesehen haben. Ringbücher gibt es für sie noch nicht. Ständig müssen Korrekturen und Ergänzungen eingeklebt oder handschriftlich vermerkt werden. Die fliegendsten Blätter der Welt sind das Herzstück des Bundesbahnverkehrs; einer Bundesbahn, die niemand fallenläßt, der „menschlich versagt“ hat. Der es allerdings dafür auch erspart bleibt, daß verzweifte oder empörte Mitarbeiter als Angeklagte ihre Verzweiflung oder ihren Zorn zum Ausdruck bringen.

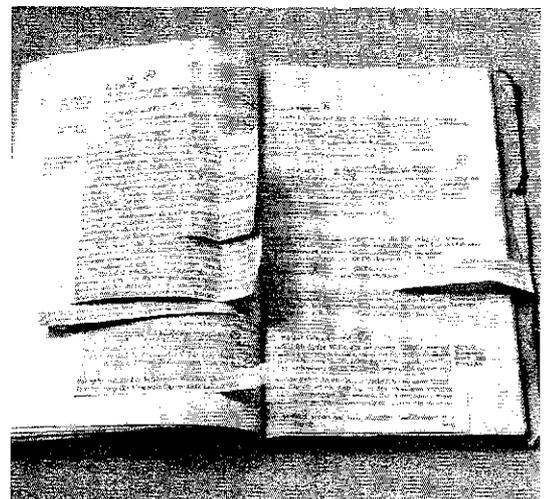


Verurteilter Wolfgang
Die Toten bleiben einem

Man wird verurteilt, wartet auf das Disziplinarverfahren, das folgen wird. Jahre kann das Warten dauern. Die Kosten werden einem abgenommen. Man ist weiter bei der Bundesbahn, nur nicht mehr auf oder an der Schiene. Wäre da nur nicht ein Schmerz, der immer ärger zu spüren ist: ... allein verschuldet“. Die Toten, zwei, drei oder 46, bleiben einem. Man weiß sich ihrer erwehren. Was ihnen widerfuhr, hat man zu verdrängen. Immer intensiver widmet man sich dem, was einem selbst mit dem Verdikt „menschliches Versagen“ angetan worden ist.

Im November 1969 gedachte der Pfarrer der Gemeinde Ofenerdiek der Toten vom Bahnübergang. „Zeit haben, kann töten“, schrieb er im „Thomas-Boten“. Gefahrenpunkte seien „sogleich und nicht erst bei passender Gelegenheit“ zu beheben. Von den Armen, die man schuldig werden und dann ihrer Pein überließ, waren besonders viele auf und an der Schiene tätig.

Doch wir alle wollen uns nach Belieben überallhin und jederzeit bewegen können, mit dem Flugzeug, dem Auto oder der Bahn. Wir wollen alles zugleich. Wir wollen zuviel.



Fahrdienstvorschriften
Die fliegendsten Blätter der Welt