



Verunglückter D 588 bei Alfeld: Die Schiene — der noch immer sicherste Weg

„JA, WENN DAS TECHNISCH NICHT MÖGLICH IST“

SPIEGEL-Reporter Gerhard Mauz über Ursachen und Aufklärung von Zugunglücken

Die Deutsche Bundesbahn beschickt nicht nur Schiene und Straße. Sie ist auch ein Instrument der Seelsorge und hält zu religiösen oder wenigstens philosophischen Betrachtungen an. So erinnern beispielsweise Zugunglücke bei der Bundesbahn an die Allmacht des Schöpfers und die Schwäche des Menschen: Denn Zugunglücke bei der Bundesbahn haben die Eigentümlichkeit, der „höheren Gewalt“ oder dem „menschlichen Versagen“ und keinem anderen Quell zu entspringen.

Wo Züge derart zwischen Himmel und Erde rollen, gerät der Reisende ins Sinnieren. Der in Sarajewo geborene Fikret Mujezinovic könnte sogar dahin gelangen, den Slogan „Fahr lieber mit der Bundesbahn“ für den frommen Wunsch „Schneller mein Gott zu Dir“ in weltlichem Gewand zu halten.

Denn am Freitag vorletzter Woche verunglückte der 24jährige Jugoslawe mit dem D 47 „Konsul“ auf der Fahrt gen Norden bei Celle und fand sich im Krankenhaus wieder. Und als er am Montag vergangener Woche von Celle aus die Rückreise antrat, da gelangte er schon wieder nicht ans Ziel, sondern nur in ein weiteres Krankenhaus. Diesmal verunglückte er mit dem D 588 auf dem Weg nach Süden bei Alfeld. Der jugoslawische Elektriker Mujezinovic, den sein „Reisespaß“ mit der Bundesbahn gelegentlich des Unglücks mit dem „Konsul“ auch den Reisespaß kostete, personifiziert die erste „Unglücksserie“ der Bundesbahn in diesem Jahr.

Am Freitag, dem 5. Juni, verunglückte in Celle der D 47 „Konsul“: fünf Tote, 40 Verletzte. Am Montag, dem 8. Juni, verunglückte bei Alfeld der D 588: ein Toter, 93 Verletzte. Am Mittwoch, dem 10. Juni, verunglückte bei Wunstorf ein Güterzug, ohne daß Menschen zu Schaden kamen. Schon vor diesen drei Unglücken in Niedersachsen waren am 29. Mai in Rosenheim, Bayern, zwei Güterzüge zusam-

mengestoßen: ein Toter und mindestens 50 Verletzte im Zusammenhang mit den Bergungsarbeiten. Eine derartige Serie ist nichts Neues. 1969 etwa kam es zwischen dem 11. Juni und dem 15. August zu sechs Unglücken, denen 29 Menschen zum Opfer fielen.

Zwischen der ersten Unglücksserie dieses Jahres und den vorangegangenen Serien besteht jedoch ein Unterschied. Genau 24 Stunden bevor in Celle der D 47 „Konsul“ verunglückte, wurde in Winsen an der Luhe der 32 Jahre alte Eckhard Grahl zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten verurteilt, weil er am 12. August 1969 als Fahrdienstleiter des Stellwerks Hittfeld das Unglück von Meckelfeld verschuldet haben soll.

Der Verlauf des Meckelfeld-Prozesses und die Erkenntnis eines erweiterten Schöffengerichts, Grahl sei „menschliches Versagen“ vorzuwerfen, beleuchtet die Eisenbahnunglücke dieser Wochen, genauso wie diese Unglücke das Verfahren und das Urteil gegen Grahl in einem anderen Licht erscheinen lassen.

Man kann sich des Eindrucks nicht mehr erwehren, daß die gegenwärtige Praxis der Untersuchung von Eisenbahnunglücken vor allem dazu geeignet ist, die Feststellung der Ursachen von Eisenbahnunglücken zu verhindern. Die gegenwärtige Untersuchungspraxis läuft auf eine strafrechtliche Abhandlung hinaus und trifft daher, wann immer möglich, Einzelpersonen. Damit wird der Apparat, in dem diese Einzelpersonen tätig sind, zur Abwehr aufgerufen, und jene Ursachen geraten aus dem Blick und dem Zugriff, die in der Beschaffenheit des Apparates liegen.

Es gibt auch bei der Bundesbahn eine „Front“ und eine „Etappe“: nämlich die Tätigkeit im unmittelbaren und mittelbaren Bereich des Fahrdienstes, die ein Balanceakt zwischen strafrechtlicher Schuld und Unschuld ist; und die Tätigkeit im anordnenden

und stets durch (gegebenenfalls eben nicht beachtete) Vorschriften abgesicherten Bereich, kurzum im Apparat. Diesem Apparat und nur ihm steht die „höhere Gewalt“ zur Verfügung, wo sich einmal „menschliches Versagen“ nicht durchsetzen läßt.

Es ist zu fragen, ob die Ursache von Eisenbahnunglücken nicht durch Untersuchungsverfahren ermittelt werden sollte, die nur im Falle eines vorätzlich falschen Verhaltens strafrechtliche Folgen haben. Disziplinäre Maßnahmen würden in neun von zehn Fällen ausreichen, die anteilige oder gar überwiegende Verursachung eines Unglücks durch Personal der Bundesbahn in einer präventiven, zu erhöhter Sorgfalt aufrufenden Weise zu ahnden. Gegenwärtig folgt einem Strafverfahren, ob es mit Freispruch oder Verurteilung endet — ein Disziplinarverfahren zusätzlich. Hätte Eckhard Grahl das Urteil vorletzter Woche angenommen, so wäre ein Ergebnis des Disziplinarverfahrens nach Auskunft seines Anwalts frühestens in zwei Jahren zu erwarten. Das ist eine Doppelbestrafung.

Da gegenwärtig „menschliches Versagen“ den Apparat freispricht, ist der Apparat bemüht, in eine Untersuchung verstrickte Personen zum Bekenntnis ihres Versagens zu bewegen. Dazu dient ihm vornehmlich die Berufung auf die über jeden Zweifel erhabene Verlässlichkeit der Technik.

Im Meckelfeld-Prozeß ergab sich, daß Grahl und der ebenfalls angeklagte (und schließlich freigesprochene) Lokführer Klein, sobald sie im August 1969 aus dem ersten Entsetzen heraus waren, Angaben zu machen versuchten, denen zufolge die Signaltechnik der Bundesbahn versagt haben mußte. Doch weder Grahl noch Klein gelang es, ihre Meinung, die Technik habe versagt, ins Protokoll zu bringen.

„Wir einigten uns darauf, daß das nicht gewesen sein könne“, sagte der Bundesbahnbeamte aus, der damals

Grahl vernommen hat. „Wir einigten uns darauf, daß eine (Signal-)Anlage ja sicher sein muß“, fuhr er fort. Und dem Lokführer Klein hielt ein vernehmender Kollege 1969 entgegen: „Ich sagte ihm wiederum, das Signal kann aber nicht geleuchtet haben... wenn im Signalbuch steht, das ist technisch nicht möglich. Und da hat Klein gesagt: „Ja, wenn das technisch nicht möglich ist, dann muß ich mich wohl versehen haben.“

Die Männer, die Grahl und Klein 1969 vernahmen, waren Kollegen. Sie handelten nicht in der bewußten Absicht, den Apparat zu entlasten. Doch der Apparat hielt und hält sie gefangen. Er suggeriert ihnen das Gefühl, man müsse um des gemeinsamen Berufs, um der Bundesbahn willen zusammenstehen und daher an einem „menschlichen Versagen“ festhalten. Bundesbahner sind, wie nächstens die Journalisten, in fataler Weise an ihren Arbeitsplatz gebunden: Sie können sich keine andere Schiene suchen. So

Und dem steht — auch — entgegen, daß die Bundesbahn die Statistik der im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr getöteten Personen nicht ohne Geschick führt. Ein Opfer des Schienenverkehrs ist lediglich, wer als Fahrgast „unverschuldet“ getötet wurde.

Selbstverständlich darf die Bundesbahn ihre Statistik von Selbstmördern freihalten, die auf die Schienen liefen. Doch schon bei einem Unglück an einem unbeschränkten Übergang wird das Kriterium des „unverschuldeten Fahrgastes“ bedenklich. In Hannover-Linden aber explodierte am 22. Juni 1969 ein Güterwagen mit Munition, weil der Bundesbahn bis dahin nicht bekannt gewesen war, welche Hitze bei angelegten Bremsen entsteht: und die zwölf Toten dieses Unglücks werden als Opfer eines „Bahnbetriebsunfalls“ geführt.

Bei dem Unglück in Alfeld kam am Montag vergangener Woche der 14jährige Joachim Neher zu Tode, der im

den Personalbestand zu verringern. Man schätzte dabei die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs in der Zukunft nicht richtig ein. So etwas kann passieren. Nicht unterlaufen dürfen hätte der Bundesbahn allerdings eine falsche Beurteilung der überaus unterschiedlichen technischen Bedingungen in ihrem Unternehmen. In einem Betrieb, der noch über die Rumpfer-Taube und auch schon über den Jumbo verfügt, ist Personal nicht nur nach Gesichtspunkten der Buchhaltung einzusetzen.

In Celle mag sich ergeben, daß ein Fahrwerk nicht nach Vorschrift überprüft oder ein sich ankündigender Materialschaden nicht gemeldet worden ist. Bei Alfeld könnte die Geschwindigkeit nach Geleisarbeiten zu früh freigegeben worden sein. Was auch immer man anbieten wird, um per „menschlichem Versagen“ oder „höherer Gewalt“ einen trügerischen Trost zu spenden: Es ist an die heute unbestrittene Personallücke bei der Bundesbahn zu erinnern; an Überstunden und überfälligen Urlaub und an Mangel an Aushilfen.

Es fällt auf, daß „Unglücksereien“ zu Zeiten anfallen, in denen zu der Belastung, an die sich die Eisenbahner haben gewöhnen müssen, ein zusätzliches Moment trat: eine anhaltende Hitzeperiode etwa.

Sollte wegen Celle, Alfeld und hoffentlich nicht weiterem die „höhere Gewalt“ beschworen werden, so wird man das nicht als der Weisheit letzten Schluß ansehen dürfen. Im Meckelfeld-Prozeß wurden Gutachter gehört, die samt und sonders im Dienst der Bundesbahn stehen oder standen. Hätte man Hochschulprofessoren gehört, wäre die Situation nur ein wenig erträglicher gewesen, da die Lehrstühle für Eisenbahnwesen natürlich auch in Kontakt mit der Bundesbahn stehen. Es soll niemand etwas unterstellt werden, doch sämtliche Erfahrungen mit Sachverständigen zwingen zu der Befürchtung, daß derzeit nur zu oft unbewußt pro domo gegutachtet wird.

Den Seeämtern wird manchmal vorgeworfen, daß sie an Strafverfahren vorbeiführen, die dem Rechtsgefühl erforderlich scheinen. Die gegenwärtige Praxis der Untersuchung und Ahndung von Eisenbahnunglücken aber führt zu Strafprozessen, die das Rechtsgefühl für unangemessen halten kann.

Die Mehrheit der Männer an der Front der Bundesbahn hat die Volksschule absolviert und ihren Weg durch Redlichkeit und Fleiß gemacht. Wenn ausgerechnet diese Männer unter der Drohung eines „menschlichen Versagens“ leben müssen — dann versagt wohl eher der Apparat, der sie mit Pflichten überlastet. „Unser Training geht so weit“, sagte nach Meckelfeld ein Bundesbahnsprecher, „daß jeder Fahrdienstleiter seine Fahrdienstvorschriften im Schlaf hersagen kann.“ So richtet man Hunde ab.



Bergung des getöteten Radfahrers: „Kein unverschuldeter Fahrgast“

sind denn Kollegen fähig, den Kollegen aus seiner Überzeugung zu drängen. Es kann nicht sein, was nicht sein darf.

„Die Schiene — der sichere Weg“ lautet die Parole der Bundesbahn. Jeder, der wirbt, fällt gelegentlich der eigenen Werbung zum Opfer. Nicht immer steckt ein kluger Kopf dahinter, und mitunter weiß der Leser mehr, ohne mehr zu wissen. „Die Schiene — der immer noch sicherste Weg“: so und nicht anders sind die Werbeformeln der Bundesbahn zu verstehen. Die Bundesbahn sollte nicht vergessen, daß sie zwar verkaufsfördernd, aber ungenau wirbt. Sie bietet die noch leidlichste Sicherheit und mehr nicht.

Für die letzten zehn Jahre räumt die Bundesbahn den Tod von 95 Fahrgästen ein, sie kreidet der Öffentlichkeit ihre kritische Beobachtung der Bundesbahn an und erinnert schmolend an den „Fatalismus, mit dem dieselbe Öffentlichkeit die... wachsende Zahl der Straßenverkehrsunfälle hinnimmt, ohne hiergegen etwas Entscheidendes getan zu haben“.

Augenblick des Unglücks auf dem Fahrrad den Bahndamm entlangfuhr. Er wurde von den vier Meter hohe Böschung herabstürzenden Waggons erschlagen, und auch er ist kein „unverschuldeter Fahrgast“. Man darf, da die Bundesbahn (unter der Überschrift „Die Schiene — der sichere Weg“) in einer eigenen Veröffentlichung beispielsweise für 1968 immerhin 356 Getötete und 998 Verletzte anführt, schon die Vermutung äußern, daß die werbewirksame, sichere Schiene ein Balken im Auge der Bundesbahn ist.

Während des Meckelfeld-Prozesses fiel auf, daß der Angeklagte Grahl zur Zeit des Unglücks bereits mehr als fünf Stunden in glühender Hitze auf dem Stellwerk Hittfeld Dienst getan hatte und daß seine Schicht normalerweise noch weitere drei Stunden gedauert hätte. Die Bundesbahn kann keinen Pardon hinsichtlich der Länge von Schichten kennen. Ihr fehlt es an Personal.

Im Zug von Rationalisierungsbemühungen kam man vor Jahren dazu,