

Einen Schlag zulegen

Das Zugunglück in Sachsen-Anhalt hätte vermieden werden können. Seit über zehn Jahren wissen Verkehrsministerium und Bahn von den Gefahren auf der Strecke.

Allzu gern gibt Bahn-Chef Rüdiger Grube, 59, die Rolle des tatkräftigen Krisenmanagers. Die jüngste Gelegenheit bot sich ihm am vergangenen Montag in der Talkshow „Beckmann“. Zwei Tage zuvor waren zehn Menschen ums Leben gekommen, als ein Güterzug auf der Strecke von Magdeburg nach Halberstadt ungebremst in einen Personenzug raste.

Alle eingleisigen Bahnstrecken sollten künftig mit einem automatischen Bremsensystem ausgestattet werden, kündigte Grube an. Das gelte vor allem für den Osten Deutschlands und eben auch für die Unglücksstelle bei Hordorf. „Da ist Handlungsbedarf. Und ich meine, wir sollten hier einen Schlag zulegen und diese Schwachstellen so schnell wie möglich beseitigen“, versprach Grube.

Was der Fernsehzuschauer nicht erfuhrt: Dass der „Handlungsbedarf“ schon vor vielen Jahren erkannt worden war – und doch zu wenig geschah. Seit 1997 sind Bahn-Vorstand, Bundesverkehrsministerium und Aufsichtsbehörden intensiv mit dem Thema automatische Bremsstechnik befasst. Das belegen interne Dokumente des Eisenbahn Bundesamts und Vorlagen für den DB-Vorstand über das „erhöhte Risikopotential“ auf der Strecke.

Zwar ist das Zugunglück in Sachsen-Anhalt vermutlich auf Fahrlässigkeit zurückzuführen – der Lokführer des Güterzugs hat offenbar zwei Haltesignale übersehen. Gegen ihn wird ermittelt.

Fest steht jedoch schon jetzt: Der Unfall hätte verhindert oder abgemildert werden können, wäre die Strecke an dieser Stelle mit der „punktförmigen Zugbeeinflussung“ (PZB) ausgestattet gewesen. Der Güterzug wäre automatisch gestoppt worden, sobald er das erste Haltesignal überfuhr. Magnete am Gleis hätten ein Signal an die Lok gesendet.

Die im Westen seit Jahrzehnten eingesetzte Technik ist im Osten bis heute nicht flächendeckend eingebaut – dabei war der Unfall von Hordorf nicht der erste auf einer eingleisigen Strecke. Bereits im Juni 1996 schreckte ein ähnliches Unglück Bahn und Behörden auf: Damals kamen bei Kleinfurra in Nordthüringen zwei Menschen ums Leben. Zwei Regionalbah-



Unfallstelle bei Hordorf: „Durch eine Ereignishäufung gekennzeichnet“

nen waren zusammengestoßen. Statt zügig zu handeln, ergingen sich Bahn-Manager und Beamte jedoch in ausführlichen Diskussionen über die PZB-Nachrüstung.

Zwar kam das Bundesverkehrsministerium 1997 zu dem Schluss, dass die Strecken im Osten dringend mit PZB aufzurüsten seien. Doch erst im Oktober 2000 verpflichtete sich die Bahn, 1500 Kilometer Haupt- und 10000 Kilometer Nebens Strecke mit dem System auszustatten. „Verschiedene Bahnbetriebsunfälle, die unter Umständen hätten vermieden werden können“, hätten beim Verkehrsministerium „Fragestellungen ausgelöst“, heißt es in einer Vorlage für den Bahn-Vorstand vom 18. Oktober 2001 („streng vertraulich“) zur Begründung. Laut Ministerium sei es „nicht zu vertreten, auf Dauer in beiden Teilen Deutschlands einen unterschiedlichen Ausrüstungsstandard der Zugbeeinflussungstechnik beizubehalten“, schrieben die Manager an den damaligen DB-Chef Hartmut Mehdorn und den Vorstand.

Immerhin beschloss die Bahn daraufhin ein PZB-Lückenschließungsprogramm. Der auf einen Börsengang fixierte Konzern wollte aber nicht selber zahlen und

beantragte beim Eisenbahn Bundesamt (EBA), die nötigen Mittel aus dem Bundeshaushalt freizugeben.

Das Programm versandete. Anfang 2008 waren im Osten noch immer 1700 Kilometer mit Reisezugverkehr nicht mit PZB ausgerüstet, heißt es in einer DB-internen Aufstellung. Auch auf der Strecke Magdeburg–Halberstadt war nach elf Jahren nichts geschehen.

Dabei wäre es ausgerechnet hier im November 2006 fast zur Katastrophe gekommen: Wenige Kilometer vor der jetzigen Unglücksstelle prallten zwei Personenzüge beinahe zusammen.

Die Bahn reagierte, indem sie das Lückenschließungsprogramm zum Sofortprogramm umwidmete. 1300 Kilometer auf den Haupt- und Nebenstrecken sollten bis Ende 2010 für 9,5 Millionen Euro mit PZB aufgerüstet werden. Für die 52 Kilometer von Halberstadt nach Magdeburg kalkulierten die Fachleute gerade mal 533000 Euro. Der Bahn war bewusst, dass die Strecke 6404 „durch eine Ereignishäufung gekennzeichnet“ sei. Der PZB-Einbau müsse „bis spätestens Ende 2008 erfolgen“, so ein Vermerk. Im März 2009 hieß es dann, der Projektfortschritt sei „völlig unbefriedigend“.

Und es passierte: nichts.

Das EBA, das selbst eineinhalb Jahre lang nicht genehmigte, gibt der Bahn die Schuld. Erst im April 2008 habe deren „Gesamtkonzeption“ vorgelegen, zwei Monate später sei genehmigt worden, so die Behörde.

Eineinhalb Jahre später kostet das Zuwarten der Bahn zehn Menschenleben. Doch auch das Bundesverkehrsministerium ist nicht unbeteiligt – es hätte nur die Initiative übernehmen müssen. Paragraf 15 Absatz 4 der Eisenbahnbetriebsordnung ermächtigt das Haus, die Ausrüstung mit PZB ohne Umweg vorzuschreiben. PETER MÜLLER, ANDREAS WASSERMANN

