

Behörden werfen Bahn desaströses Katastrophenmanagement vor

Die Arbeit der Notfalleitstellen: mangelhaft, der Stand der Technik: veraltet - ein offizieller Bericht zum ICE-Unfall bei Fulda kommt zu einem vernichtenden Fazit. Notfallmanager haben sich demnach gegenseitig behindert, ein Lokführer soll angetrunken gewesen sein und der Tunnel schlecht gesichert.

Der Unfall eines ICE im Landrückentunnel bei Fulda im April war ein Schock: Zug entgleist, 19 Verletzte und tagelange Sperrung der Strecke. Das erschütterte Vertrauen in die Sicherheit der Bahn versuchte Bahn-Chef Hartmut Mehdorn eiligst wieder herzustellen: Das Krisenmanagement der Bahn habe hervorragend funktioniert, versicherte er. Trotz des Zusammenstoßes des Zuges mit einer Schafherde bleibe er dabei: "Die Tunnel sind sicher."

Knapp sieben Monate nach der Kollision zieht ein neuseitiger Bericht des Regierungspräsidiums Kassel ein komplett anderes Fazit: Das Katastrophenmanagement der Bahn war ein Desaster. Die Kommunikation funktionierte nicht, eine Leitstelle der Bahn schickte den ersten Notfallmanager an einen falschen Einsatzort, das Ausmaß des Unglücks mit 19 Verletzten wurde teilweise "heruntergespielt". Besonders vernichtend ist das Urteil, die ICE-Strecke zwischen Hannover und Würzburg sei nicht sicher.

Die "Erkenntnisse sind bedenklich", schreibt der hessische Innenminister Volker Bouffier in einem Begleitbrief an Mehdorn, der SPIEGEL ONLINE vorliegt. Ziel des Berichtes sei es, die Bahn dazu zu bewegen, "die technischen und organisatorischen Vorkehrungen für künftige Schadenfälle zu überdenken und weitere bauliche Verbesserungen an den Tunneln der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg vorzunehmen".

Die Bahn wollte sich dazu am Freitag mit Hinweis auf laufende staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen nicht äußern. Bevor das Ergebnis nicht vorliege, könnten deshalb keine seriösen und belastbaren Aussagen zum Sachverhalt getroffen werden.

Das Unternehmen betonte nur erneut, ihre Tunnel seien sicher. Das Rettungskonzept mit Hilfe eines Tunnelrettungszuges als auch die Beschaffenheit des Tunnels entsprächen geltenden Rechtsvorschriften und den anerkannten Regeln der Technik. "Für alle Tunnel im Netz der Deutschen Bahn gibt es ein von den Aufsichtsbehörden und Bundesländern klar definiertes Sicherheits- und Rettungskonzept, dessen Umsetzung regelmäßig vor Ort überprüft wird", hieß es weiter. Sicherheitsmängel gebe es nicht.

Arbeit der Notfalleitstellen "mangelhaft"

Die Einzelheiten, die die Verfasser des Berichts zusammentragen, sind ernüchternd. Bei Unfällen auf ICE-Strecken spielen die Notfalleitstellen der Bahn eine Schlüsselrolle. Sie sollen Rettungskräfte alarmieren und zum Einsatzort lenken. Ausgerechnet hier macht das Regierungspräsidium umfassendes Versagen aus. Es habe sich gezeigt, dass die Leistungsfähigkeit dieser Stellen "sehr begrenzt" sei. Die unverzügliche Information und Alarmierung der Einsatzkräfte bezeichnet es als "mangelhaft".

Der erste Notfallmanager der Bahn, der die Rettungseinsätze organisieren soll, habe falsche Kilometerangaben erhalten und sei deshalb später als möglich am Unfallort erschienen. Außerdem seien wichtige Informationen nicht oder nur unzureichend an die Feuerwehr weitergegeben worden. Die Münchner Leitstelle der Bahn hätte "offensichtlich in Unkenntnis der wirklichen Lage" den Einsatz eines Rettungszuges aus Würzburg "behindert beziehungsweise diesen nicht unverzüglich alarmiert und entsandt". Dabei seien diese Spezialzüge laut Konzernrichtlinie bei einem "gefährlichen Einsatz im Tunnel" eines Zuges "unverzüglich" einzusetzen.

Die Leitstelle habe das Ausmaß des Unglücks "heruntergespielt". Der Grund: Laut Bericht wurden offensichtlich "falsche Informationen" verwendet, die am Unglücksort anwesende Notfallmanager der Bahn weitergaben, ohne sich mit den Einsatzleitern abzusprechen. "Es entstand der Eindruck, dass aneinander vorbei gearbeitet wurde", wertet der Bericht.

Hinzu kamen Probleme beim Personal der Rettungszüge. Der Lokführer eines DB-Rettungszuges sei nach Aussage eines Feuerwehrführers angetrunken ("nicht nüchtern") gewesen, schreiben die Verfasser des Berichts. Ein zweiter Lokführer habe die Technik des Rettungszuges nicht bedienen können. Die Helfer

hätten deshalb erst Betriebsunterlagen lesen müssen.

Bericht: Moderne Technik fehlt auf der ICE-Strecke

Das Regierungspräsidium zieht ein ernüchterndes Fazit zur Sicherheit der Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg: "Zwingend erforderliche technische Ausstattungen, die heute Stand der Technik sind und bei allen Verkehrsprojekten eingebaut werden, fehlen." Der Bericht listet zahlreiche grundsätzliche Mängel bei der Sicherung des Landrückentunnels auf, die im Ernstfall für Unfallopfer lebensgefährlich sein könnten.

So könne die Feuerwehr im Ernstfall die Türen zu den Rettungsstollen des Landrückentunnels nicht öffnen, da die Bahn die Herausgabe der Schlüssel an die Feuerwehr ablehne. Die Zugänge seien nur von innen zu öffnen. Die Folge: Personen, die den Ausgang nicht aus eigener Kraft erreichen, könne "nicht geholfen werden".

Die in der Regel bei der Feuerwehr verwendeten Atemschutzgeräte seien für Einsätze an Gleisanlagen nicht ausreichend. Es sei erforderlich, den Wehren spezielle Geräte mit längerer Einsatzdauer in entsprechender Zahl zur Verfügung zu stellen. An den Tunneleingängen gebe es keine Löschwasseranschlüsse. Für den wichtigen ersten Zugriff hätten die Feuerwehrmänner nur das Wasser aus den Tanks ihrer Fahrzeuge. Dies sei "nicht ausreichend". Das Heranführen zusätzlichen Wassers aus größeren Entfernungen binde Personal und koste Zeit.

Weiter heißt es in dem Papier, der Unfall wäre "wahrscheinlich vermeidbar gewesen", wenn der Bahntunnel, wie es bei Straßentunneln gängig sei, per Kamera überwacht worden wäre.

"Alarmierender Bericht"

Der FDP-Verkehrsexperte Horst Friedrich forderte vor diesem Hintergrund "eine neue Sicherheitsphilosophie bei der Bahn". Die Bundesregierung schein sich der Brisanz dieser Frage nicht bewusst zu sein. "Obwohl es seit Mai eine Berichts-anforderung für den Verkehrsausschuss gibt, hat die Regierung lediglich im Juni einen nichtssagenden 'Zwischenbericht' vorgelegt", sagte Friedrich.

Der Grünen-Politiker Winfried Hermann sprach von einem "alarmierenden und schockierenden Bericht". Er zeige, dass die Bahn zu wenig für die Sicherheit tue. Sie müsse die Mängel schnellstmöglich abstellen, ihr Personal besser schulen und die Prävention verbessern.

abl/ddp

URL:

<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,590504,00.html>

FORUM:

[Wie kann die Bahn sicherer werden?
http://forum.spiegel.de/showthread.php?t=5605&goto=newpost](http://forum.spiegel.de/showthread.php?t=5605&goto=newpost)

© SPIEGEL ONLINE 2008
Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet GmbH