

URL: [http://www.welt.de/welt\\_print/article2728304/Scharfe-Kritik-am-Notfallmanagement-der-Bahn.html](http://www.welt.de/welt_print/article2728304/Scharfe-Kritik-am-Notfallmanagement-der-Bahn.html)

## Scharfe Kritik am Notfallmanagement der Bahn

Von Nikolaus Doll 15. November 2008, 01:52 Uhr

Bericht zum Unfall mit Schafherde listet deutliche Mängel auf - Fazit: ICE-Strecke Hannover-Würzburg nicht sicher

---

### *Berlin*

- Die Deutsche Bahn (DB AG) gerät beim Thema Sicherheit erneut heftig unter Beschuss. In einem Bericht des Regierungspräsidiums Kassel, der den Zusammenstoß eines ICE im April mit einer Schafherde untersucht, kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass das Notfallmanagement in entscheidenden Punkten versagt hat. Das Fazit des Berichts, der der WELT vorliegt, lautet: Die Alarmierung der Einsatzkräfte war "mangelhaft", die Prävention "hat nicht funktioniert". Weiter heißt es: "Die ständige Versicherung der Bahn, dass die Sicherheit auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg gegeben ist . . . hat sich als nicht richtig erwiesen."

Damit reißt die Kette technische Pannen und die Kritik an der Reaktion des Konzerns nicht ab. Zuletzt hatte das Eisenbahnbundesamt (EBA) der Bahntochter S-Bahn Hamburg auf Teilstrecken kurzfristig den Betrieb untersagt. Das Bundesamt hatte mehrere beschädigte Weichen entdeckt und die Bahn am Dienstag dieser Woche aufgefordert, die defekten Teile auszutauschen. "Weil zunächst keine Reaktion der Bahn erfolgte und Gefahr im Verzug war, waren wir gezwungen, den Verkehr vorübergehend stilllegen zu lassen", sagt EBA-Sprecher Ralph Fischer. Wie die Bahn erklärte, wurden die Mängel derweil behoben.

Zuvor waren in mindestens zwei Fällen Risse an den Achsen von ICE-Zügen entdeckt worden. Am 9. Juli war im Kölner Hauptbahnhof nach einem Achsbruch ein ICE entgleist. Da die Ursache der Achsriss weiterhin nicht abschließend geklärt ist und sich die Bahn mit den Zugherstellern nicht auf ein gemeinsames Vorgehen einigen konnte, hat das EBA angeordnet, dass die Achsen der ICE-Züge mit Neigetechnik bis auf weiteres in deutlich kürzeren Abständen, nämlich alle 30 000 Kilometer, überprüft werden müssen. Entgegen zunächst anderslautender Informationen der Bahn wird es daher mindestens bis Weihnachten zu Störungen im Fernverkehr kommen. Das EBA hatte die Bahn allein im vergangenen Jahr in 103 Fällen zur Beseitigung technischer Mängel aufgefordert.

Als Folge des Zusammenstoßes von ICE 885 mit der Schafherde im Landrückentunnel bei Fulda hat das Regierungspräsidium Kassel nun festgestellt: "Zwingend erforderliche technische Ausstattungen, die heute Stand der Technik sind . . . fehlen auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg. Es müssen alle Anstrengungen unternommen werden, das bestehende System zu verbessern." Bei der Kollision des Zuges mit der Herde bei Tempo 220 waren 19 Menschen verletzt worden.

Ein Bahnsprecher wies den Bericht als "Panikmache" zurück. "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." Offenbar hat dieses Konzept aber nicht funktioniert, nachdem der ICE in die Schafherde gerast, entgleist und in dem elf Kilometer langen Tunnel zum Stehen gekommen war. In dem Bericht heißt es: "Die Notfallstelle der Bahn hat den Einsatz des Rettungszuges behindert . . . Das Ausmaß des

Schadens wurde heruntergespielt." Die Feuerwehren seien nicht wie vorgeschrieben informiert worden, nach Angabe der Feuerwehr war einer der Lokführer des Rettungszuges angetrunken ("nicht nüchtern"). Einsatzmaterial konnte "erst nach Einblick in die Betriebsunterlagen . . . in Betrieb genommen werden". Aufgrund organisatorischer Mängel habe die Gefahr bestanden, dass sich "Fahrgäste in die falsche Fluchtrichtung in den Tunnel hinein bewegen". Der Grünen-Politiker Winfried Hermann nannte den Bericht "schockierend". FDP-Verkehrsexperte Horst Friedrich forderte: "Das Sicherheitskonzept der Bahn muss auf den Prüfstand."

Konzernchef Hartmut Mehdorn hat derweil von der Bundesregierung grünes Licht erhalten, die Teilprivatisierung voranzutreiben. Nach einem Spitzengespräch mit Kanzlerin Angela Merkel und Bundesfinanzminister Peer Steinbrück gab es eine Einigung, dass es zwar vorerst keinen klassischen Börsengang geben wird. Dafür will Mehdorn nach der wegen der Finanzmarktkrise zunächst abgesagte Teilprivatisierung nun mit internationalen Investoren über eine Beteiligung verhandeln - wobei auch weniger als die geplanten 24,9 Prozent verkauft werden könnten.

---