

Ki/Fi 15.02.2011

Pressemitteilung:

Netzwerk Privatbahnen: „Verantwortungslosigkeit mit System? Neue Opfer eine Frage der Zeit? Hordorf könnte jeden Tag wieder passieren!“

Der DB-Technikvorstand, Dr. Volker Kefer, hat am 02.02.2011 zum tragischen Zugunglück bei Hordorf (Sachsen-Anhalt) erklärt, Behauptungen, wonach die DB AG zu wenig Geld in die Sicherheit ihrer Infrastruktur investiere, seien „schlichtweg falsch und pietätlos“ und würden „jeder Grundlage entbehren“. Die DB AG hätte seit der deutschen Einheit 25 Milliarden € in den Ausbau und die Modernisierung der Strecken im Osten gesteckt. Er bezog diese Äußerungen auf eine Pressemitteilung von Netzwerk Privatbahnen vom 01.02.2011 mit dem Titel „Im Osten stirbt es sich schneller!“

Alexander Kirfel, Geschäftsführer von Netzwerk Privatbahnen, entgegnet darauf: „Wir haben ehrlich gehofft, die Verantwortlichen auch bei der DB AG mit unserer Pressemitteilung wachzurütteln. Die Reaktion von Dr. Kefer lässt daran zweifeln, dass der Netzbetreiber tatsächlich bereit ist, seiner Verantwortung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb rasch nachzukommen. Es ist skandalös, dass die DB AG zuallererst die Forderung nach Abstellung der Missstände diskreditiert und versucht, sich von Ihrer Verantwortlichkeit für deren Behebung frei zu sprechen. Jetzt

müssen alle Fakten auf den Tisch. Dann kann sich jeder selbst ein Bild davon machen, wie stichhaltig die Argumentation der Verantwortlichen bei der DB AG ist.“

Fest steht:

- Mit weniger als 50 Millionen € – also 0,2 % der von Dr. Kefer genannten Summe – hätten alle Haupt- und relevanten Nebenbahnen in den neuen Bundesländern innerhalb von ein bis zwei Jahren mit dem üblichen Zugsicherungssystem PZB 90 (PZB = Punktförmige Zugbeeinflussung) nachgerüstet werden können. Diese induktive Beeinflussungstechnik löst nach unbefugtem Überfahren eines „Halt“ zeigenden Hauptsignals (Signalfarbe: rot) eine Zwangsbremmung aus. Das gleiche gilt, wenn mit zu hoher Geschwindigkeit auf ein „Halt“ zeigendes Hauptsignal zugefahren oder die Wahrnehmung eines „Halt erwarten“ zeigenden Vorsignals (Signalfarbe: gelb) nicht binnen vier Sekunden durch Tastendruck bestätigt wird. Diese Technik ist bereits seit 1934 bewährt und wird seit 1969 auf allen Hauptstrecken auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik eingesetzt.
- Die Nachrüstung der 52,5 km langen Unglücksstrecke Magdeburg–Halberstadt mit PZB 90 hätte nur 533.000 € gekostet. Um zumindest die gut 900 km ostdeutschen Hauptstrecken, die bislang ohne PZB 90 auskommen müssen, sicherer zu machen, wären nur etwa 10 Millionen € notwendig – also 0,04 % der von Dr. Kefer genannten Summe.
- Persönlich war Dr. Kefer von Mai 2006 bis September 2009 als Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG maßgeblich mitverantwortlich dafür, dass die PZB-Ausrüstung im Osten so schleppend erfolgte.
- Am 28.02.2008 wären an der Unglücksstelle in Hordorf schon einmal beinahe ein Nahverkehrs- und ein Güterzug frontal zusammen gestoßen. Der Lokführer des Güterzuges hatte – genau wie am 29.01.2011 – das „Halt erwarten“ zeigende Vorsignal nicht beachtet und das „Halt“ zeigende Hauptsignal überfahren. Erst nach Funknotruf durch den Fahrdienstleiter kamen beide Züge wenige Meter voreinander zum Stehen.

- Dennoch beruft sich die DB AG darauf, dass sie rechtlich nicht zur Ausrüstung von Hauptstrecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sowie von Nebenstrecken verpflichtet sei. Durch eine Kann-Regelung in § 15 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) lässt sich das zumindest so interpretieren. Doch der in der gesamten Branche unumstrittene und angewandte Kommentar von Wittenberg/Heinrichs/Mittmann/Mallikat dazu lässt keinen Zweifel daran, dass Strecken, auf denen bis zu 100 km/h zugelassen sind, mit Zugbeeinflussungstechnik ausgerüstet werden sollten, wenn folgende Gründe vorliegen: „Dichte Zugfolge, unübersichtliche Streckenverhältnisse, häufiger Nebel, Wechsel zwischen ein- und zweigleisigen Abschnitten, stärkerer Wendezugverkehr, starker Reisesonderzugverkehr.“ Bei der Strecke Magdeburg-Halberstadt liegen gleich mehrere dieser Merkmale vor.
- Außerdem „haben Eisenbahnunternehmen aufgrund ihrer Sicherheitsverantwortung nach § 4 Absatz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) von sich aus zu prüfen, ob eine Strecke nach [§ 15] Absatz 4 [EBO] mit Zugbeeinflussung auszurüsten ist.“ § 4 Absatz 1 AEG besagt, dass die Eisenbahnunternehmen verpflichtet sind, „ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur... in betriebs sicherem Zustand zu halten.“

„Aufgrund der Faktenlage“, so Kirfel, „hätte die DB Netz AG bereits vor Jahren und von sich aus die Strecke Magdeburg – Halberstadt mit PZB 90 nachrüsten müssen. So verstehen wir die gesetzlichen Regelungen. Die Situation und Gefahren, insbesondere die an der Unglücksstelle in Hordorf, waren dem Netzbetreiber bestens bekannt. Warum der Netzbetreiber einen Bruchteil der kolportierten 25 Milliarden € nicht für die Nachrüstung mit PZB eingesetzt hat, bleibt ein Rätsel der handelnden Verantwortlichen – zu denen auch Dr. Kefer gehörte.“

Das Netzwerk Privatbahnen fordert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf, der DB Netz AG gemäß § 15 Absatz 4 EBO die Ausrüstung sämtlicher Strecken, auf denen planmäßiger Reisezugverkehr stattfindet, eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h gilt und sich Züge begegnen,

mit PZB 90 vorzuschreiben. Der Ankündigung der DB AG, dass dies „rasch“ geschehen soll, muss jetzt eine konkrete Zusage folgen, dies innerhalb von ein bis zwei Jahren umzusetzen.

Andernfalls, so Kirfel „kann Hordorf täglich wieder passieren. Keiner der Verantwortlichen wird dann noch ernsthaft überrascht sein können. Die Forderung nach Ausrüstung der genannten Strecken mit Zugbeeinflussung ist weder falsch noch pietätlos. Denn hier geht es darum, weitere Opfer zu vermeiden. Das sollte für alle Verantwortlichen eine Gewissensfrage sein. Die Menschen im Osten Deutschlands sind keine Mitbürger zweiter Klasse!“

Diese Forderung gilt insbesondere für folgende Hauptstrecken (Auszug), die nach wie vor ohne PZB sind:

- Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow (– Szczecin) (195,1 km)
- Halle – Leinefelde (139,4 km)
- Bad Liebenwerda – Elsterwerda – Hoyerswerda – Knappenrode – Horka (110,7 km)
- Gera – Plauen unterer Bahnhof – Bad Brambach (100,3 km)
- Erfurt – Sangerhausen (69,7 km)
- Erfurt – Hohenebra (58,2 km)
- Magdeburg–Buckau – Halberstadt (52,5 km)
- Halle – Eilenburg (49,3 km)
- Jüterbog – Falkenberg (49,1 km)
- Leipzig–Plagwitz – Zeitz (33,8 km)
- Weißenfels – Zeitz (31,3 km)
- Sandersleben (Anhalt) – Blankenheim (Kreis Sangerhausen) (24,8 km)
- Neukieritzsch – Borna – Geithain (24,8 km)
- Borsdorf – Grimma unterer Bahnhof (19,1 km)
- Nordhausen – Walkenried (19,0 km)

Daneben gibt es zu Nebenbahnen herab gestufte ehemalige Hauptbahnen (Auszug), auf denen nach wie vor 100km/h gefahren wird und auf denen ebenfalls keine PZB vorhanden ist:

- Frankfurt (Oder) – Werbig (29,5 km)
- Frankfurt (Oder) – Grunow (32,6 km)

Zur weiteren Erläuterung: Was passiert normalerweise im praktischen Betrieb, wenn ein Lokführer ein „Halt“ zeigendes Hauptsignal überfährt?

Wenn am Signal ein PZB 90-Magnet liegt, wird zunächst eine Zwangsbremmung ausgelöst. In aller Regel wird dann der Notfallmanager des Infrastrukturbetreibers (Meistens ist das die DB Netz AG) informiert. Dieser verhindert, sofern nicht nur leichte Fahrlässigkeit vorliegt (Z.B. regulärer Bremsvorgang zu spät eingeleitet) in der Regel die Weiterfahrt. Der Lokführer muss dann durch einen Kollegen abgelöst werden. Das Eisenbahn-Bundesamt wird zur weiteren Untersuchung eingeschaltet. Gegebenenfalls wird dem Lokführer das sogenannte „Beiblatt“ zum Führerschein entzogen – und damit die Fahrerlaubnis. Das zeigt, dass das Überfahren von „Halt“ zeigenden Signalen die Ausnahme im Bahnbetrieb darstellt und ernsthafte Konsequenzen nach sich zieht. Trotz so schrecklicher Unglücke wie dem von Hordorf ist und bleibt die Eisenbahn daher das sicherste Landverkehrsmittel.

Über das Netzwerk Privatbahnen:

Im Netzwerk Privatbahnen sind seit 2001 24 private und kommunale Güterbahnen aus ganz Europa zusammengeschlossen, wobei der Großteil der Mitgliedsbahnen in Deutschland ansässig ist. Diese Bahnen, die etwa 20 % des Transportvolumens im Schienengüterverkehr in Deutschland abwickeln, bekennen sich zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und haben sich dazu entschieden, dieses volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Ziel durch ihre Mitgliedschaft bei Netzwerk Privatbahnen aktiv zu fördern.