

Zugunglück: Amtsgericht soll Zusammenstoß eines Güter- und eines Personenzugs im August 2014 im Hauptbahnhof aufarbeiten

Staatsanwalt klagt Lokführer an

Von unserem Redaktionsmitglied Thorsten Langscheid



Eckart Fricke, Konzernbevollmächtigter der Bahn (rechts), und Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne, 3.v.r.) am Tag nach der Kollision an der Unfallstelle. © Prosswitz

Das Zugunglück im Hauptbahnhof vom 1. August 2014 hat ein Nachspiel vor dem Amtsgericht. Die Staatsanwaltschaft hat jetzt Anklage gegen den 62-jährigen Lokführer erhoben, dessen Güterzug einen mit 250 Fahrgästen besetzten Eurocity gerammt hatte. Zwei der Personenwaggons waren in der Folge entgleist und umgekippt, 30 Passagiere wurden dadurch verletzt. 14 von ihnen meldeten bei der Bundespolizei anschließend Personenschäden, die meisten von ihnen hatten Prellungen erlitten. Die schwerwiegendste Verletzung, so das Ermittlungsergebnis, war ein Schlüsselbeinbruch.

Flankenfahrt mit Folgen

An den beiden Zügen entstand ein Sachschaden von rund 1,8 Millionen Euro, an Gleisen und Signalen waren es weitere rund 500 000 Euro Schaden. Dass niemand schwerer verletzt wurde, ist wohl dem glücklichen Umstand zu verdanken, dass die beiden Züge mit nur geringer Geschwindigkeit, um die 30 Stundenkilometer, in den Hauptbahnhof eingefahren waren.

Versicherung entschädigt Unglücks-Opfer

Das Zugunglück im Mannheimer Hauptbahnhof am 1. August 2014 ging glimpflich aus - neben dem Schrecken für alle rund 250 Fahrgäste gab es "nur" etwa 14 ernstlich Verletzte.

Die meisten von ihnen trugen Prellungen davon, ein Passagier brach sich das Schlüsselbein, als die beiden Waggon umkippten. Eine Mitreisende war zum Zeitpunkt des Unfalls schwanger.

In den umgekippten Waggon des Eurocity 216, der von Graz nach Saarbrücken unterwegs war, befanden sich rund 110 Passagiere. Der Zug bestand aus Lokomotive und neun Personenwaggon.

Den Verletzten steht nach Eisenbahnhaftpflichtgesetz ein Schadenersatz zu. Nach Angaben von Bahn-Sprecher Roland Kortz (Stuttgart) seien die Ansprüche über die Versicherung der Bahn abgewickelt worden, man werde das Geld aber vom Unfallverursacher zurückfordern.

Nach einschlägigen Schmerzensgeldtabellen können die Entschädigungen bei leichten bis mittleren Verletzungen bis zu 2000 Euro betragen.

Zu der sogenannten "Flankenfahrt", also der seitlichen Kollision der Güterzug-Lok mit den Waggon des Personenzugs, sei es aufgrund eines "Fehlverhaltens des Lokführers" gekommen, so die Staatsanwaltschaft. Dem Lokführer, der nicht bei der Bahn AG angestellt war, sondern für ein privates Transport-Unternehmen arbeitete, droht nun eine Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung und Gefährdung des Bahnverkehrs. Die entsprechenden Paragraphen des Strafgesetzbuches sehen Geld- bzw. Freiheitsstrafen von bis zu drei Jahren vor.

Wie Erste Staatsanwältin Sandra Utt mitteilte, stütze sich die Anklage auf den Untersuchungsbericht der Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB). Deren Bewertungen des Zugunglücks habe sich die Anklagebehörde "nach eigener Sachprüfung" angeschlossen. Demnach habe die Kollision keine technischen Ursachen gehabt. Der 62-jährige Lokführer habe "irrigerweise" ein ihm geltendes Haltesignal überfahren. Zwar wurde dadurch die automatische Zwangsbremmung seiner Lok und der sieben angehängten Containerwaggon bis zum Stillstand ausgelöst. "In weiterer Verkennung der Situation" und ohne die in solchen Fällen zwingend vorgeschriebene Rückfrage bei der Fahrdienstleitung im Hauptbahnhof soll er aber danach einfach weitergefahren sein - mit den bekannten Konsequenzen.

Nach dem Zugunglück verwiesen Vertreter der Eisenbahner-Gewerkschaften EVG und GdL auf "teilweise sehr schlechte" Arbeitsbedingungen vor allem bei den privaten Transportunternehmen und Lokführern, die quasi freiberuflich für private Eisenbahn-Firmen tätig sind. Auf Nachfrage dieser Zeitung forderte der Vorsitzende der GdL im Bezirk Südwest, Lutz Dächert, schärfere Kontrollen durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA): "Jeder Busfahrer unterliegt strengeren Regeln als die Lokführer." Oft würden Ruhezeiten nicht eingehalten. Es gebe sogar Fälle, bei denen Lokführer die Strecken, über die sie die Züge steuern, gar nicht kennen.

Der 62-jährige Angeklagte hatte gegenüber der Staatsanwaltschaft bereits im Oktober 2014 schriftlich eingeräumt, das Haltesignal überfahren zu haben, weil er dachte, es gelte nicht für ihn. Die Zwangsbremmung habe er für einen "technischen Defekt" gehalten. Der Mann war damals als Leiharbeiter eines Bahn-Personaldienstleisters bei einer privaten Eisenbahn-Firma mit Hauptsitz in den Niederlanden beschäftigt gewesen.