



[04.02.2011]

Abschlussbericht des parlamentarischen Sonderausschusses: 30 Jahre Stillstand bei der SNCB

Sicherheitspolitik bei der Bahn hapert an allen Ecken

Aus Brüssel berichtet Gerd Zeimers

Er ist 320 Seiten dick, darunter 15 mit Schlussfolgerungen und 17 mit Empfehlungen: der Abschlussbericht des parlamentarischen Sonderausschusses zur Sicherheit im belgischen Bahnverkehr, der am Mittwoch - 352 Tage nach dem Zugunglück von Buizingen mit 18 Toten - von den Mitgliedern dieser Kommission verabschiedet wurde. Die wichtigste Erkenntnis: Die Sicherheitspolitik bei der SNCB hapert an allen Ecken.



Am Morgen des 15. Februar 2010 stießen in Buizingen (bei Brüssel) zwei Passagierzüge aufeinander. Einer der beiden Lokführer hatte ein Haltesignal übersehen. 18 Menschen kamen ums Leben.

»Zwischen 1982 und 2010 wurde die Sicherheit im belgischen Eisenbahnverkehr nicht signifikant verbessert«, heißt es gleich zu Beginn des Rapports des Sonderausschusses, der nach dem Unfall von Buizingen eingesetzt worden war. Ziel der parlamentarischen Arbeit war es nicht, den oder die Schuldigen dieser Katastrophe auszuweisen. »Unsere Aufmerksamkeit galt der Sicherheitspolitik der SNCB«, unterstreicht die ostbelgische Kammerabgeordnete Katrin Jadin (PFF), Mitglied des Ausschusses. »Zu diesem Zweck haben wir, ausgehend von einem unabhängigen Expertenbericht, der äußerst alarmierend war, die seit 1981 politischen Verantwortlichen, die jeweiligen Chefs des SNCB-Konzerns, die Gewerkschaften, den Rechnungshof, die Fahrgäste usw. gehört.«

Bauchnabeldenken

Die wichtigste Schlussfolgerung, die die Kommission aus ihrer Arbeit ziehen kann, ist, dass die Bahn nicht über eine Sicherheitskultur verfügt, dass sie in den vergangenen Jahrzehnten nichts oder nur sehr wenig zur Verbesserung der Sicherheit getan hat, wie Jadin bestätigt: »Wir haben festgestellt, dass in den letzten 30 Jahren das Hauptbestreben der SNCB nicht der Sicherheitspolitik, aber auch dass die politischen Verantwortlichen sich nicht besonders mit diesem Thema auseinandergesetzt haben, obwohl die budgetären Möglichkeiten durchaus ab dem Anfang der 90 Jahre hierfür gegeben waren.« Eine individuelle Schuld wird im Bericht nicht zugewiesen, die Verantwortung teilen sich die aufeinanderfolgenden Aufsichtsminister, die Verwaltungsräte und das Management der Bahn. Auch das Parlament kam seiner Kontrollaufgabe nicht zu Genüge nach.

Die Eupener Abgeordnete hält ferner fest, dass die SNCB der späten 80er Jahre von einem »Bauchnabeldenken« geprägt war, wobei es wichtiger schien, die Entwicklung des Konzerns mit der belgischen Industrie in Einklang zu bringen, als sich eminenten Sicherheitsfragen zu stellen, nach Alternativen im Ausland Ausschau zu halten und intelligent in die Zukunft zu investieren. »Die Investition in das belgische Sicherheitssystem TBL, das mit anderen Systemen in Europa kaum kumulierbar ist, ist sicher die größte Fehlentscheidung gewesen, die die Sicherheitspolitik bei der SNCB auch heute noch in puncto Sicherheit im internationalen Vergleich schlecht bis sehr schlecht aussehen lässt. Diesen Verzug in Sicherheitsfragen in den kommenden Jahren wett zu machen, muss daher die oberste Priorität der SNCB werden«, so Jadin.

Eigenes Handy

Erschwerend kommt hinzu, dass Belgien bereits vor 25 Jahren in ein »europäisch patentiertes System« aus Schweden hätte investieren können, das sogenannte ETCS-System, das mit allen europäischen Bahnnetzsystemen kumulierbar ist. Aus den Anhörungen der Gewerkschaftsvertreter konnten die Ausschussmitglieder des Weiteren entnehmen, dass das Personal noch nicht zu Genüge mit zusätzlichen funktionsfähigen Instrumenten ausgestattet ist. »Die Tatsache, dass einige Schaffner bei Problemen oft nur auf ihr eigenes Handy zurückgreifen können, stimmt mich perplex«, so der Kommentar von Jadin. »Das GSM-R System, das in vielen Ländern Europas verpflichtend für jede Lok ist, wird bei in Belgien nur sporadisch eingesetzt und ist nicht bindend, um eine Lok weiterhin auf dem belgischen Schienennetz fahren zu lassen.«

Bezeichnend für die Versäumnisse ist auch, dass die budgetären Einschnitte Ende der 90er Jahre hauptsächlich bei Neuinvestitionen in die Sicherheit vorgenommen wurden. »Es wurde versäumt, in neue Signalanlagen zu investieren. Wenn man dies den massiven Investitionen der letzten Jahre in neue Bahnhöfe gegenüberstellt, ist der Vorwurf der mangelnden Sicherheitskultur sicher mehr als berechtigt ist.

Der Sonderausschuss stellt auch fest, dass die komplexe und streng hierarchische Struktur des Konzerns (Holding, Bahn und Infrastruktur) einen optimalen Informationsfluss in puncto Sicherheit zurzeit erschwert. Ferner befinde sich das rollende Material nicht immer im Einklang mit dem Schienennetz, auf dem es sich bewegt. Hinzu kommt, dass wegen Unterbesetzung der Arbeitsdruck auf dem Personal sehr hoch ist und dass unerfahrenen Lokführern oft die schwierigsten Strecken zugeteilt werden.