

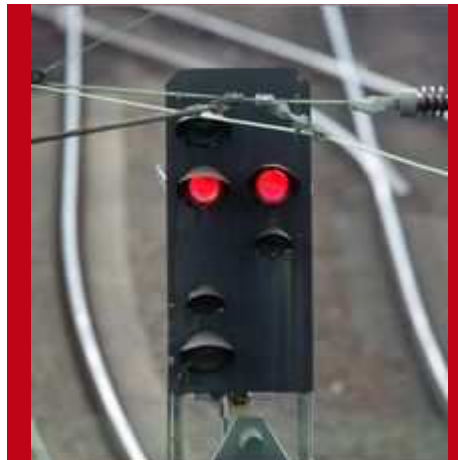
[21.10.2010]

Buizingen-Kommission: Experten kritisieren SNCB-Führung und Politik

Sicherheit bei der Bahn alarmierend

Aus Brüssel berichtet Gerd Zeimers

Die Entwicklung der Sicherheit im belgischen Bahnverkehr ist alarmierend. Zu diesem Schluss kommen die Experten, die im Zuge des schweren Zugunglücks von Buizingen, bei dem im vergangenen Februar 18 Menschen getötet wurden, die Sicherheit bei der Bahn unter die Lupe genommen haben. Sie sparen dabei nicht an Kritik an denjenigen, die in den vergangenen 30 Jahren an der Spitze der SNCB gestanden haben, und an der Politik.



Beim Unfall in Buizingen hatte ein Lokführer ein Haltesignal missachtet. Ein automatisches Bremssystem gab es nicht.

 [Größeres Bild](#)

Die Experten stellten ihren Zwischenbericht gestern in der Sonderkommission der Kammer vor, die nach dem Buizingen-Unglück eingesetzt worden war, um die Sicherheitslage im belgischen Bahnverkehr zu analysieren. Sie untersuchten, ob die SNCB nach dem ebenfalls schweren Bahnunglück von Aalter im Jahr 1982 ausreichend in die Sicherheit investiert hatte.

Die Schlussfolgerungen der Experten sind vernichtend: In anderen europäischen Ländern gaben Unfälle den Anstoß, um das Bahnnetz mit automatischen Sicherheitssystemen zu bestücken. In Belgien sei dies nicht geschehen. Im Gegenteil: Seit dem Zweiten Weltkrieg hätten die Chancen auf Zugkollisionen zugenommen, und Versuche, die Situation zu verbessern, seien alles andere als perfekt gewesen. Als sich die Zugunglücke in Pécrot (März 2001) und Buizingen ereigneten, sei die Sicherheit bei der Bahn nicht signifikant besser gewesen, sagt Bart Van der Hertten. Der Bahnkonzern habe zwar in ein automatisches Bremssystem investiert, doch sei dieses nicht das beste gewesen. Die SNCB hatte sich für das System TBL entschieden, das bei dem Unternehmen ACEC in Charleroi hergestellt wurde, um auf diese Weise die nationale Industrie zu unterstützen. Ein typisch belgischer Reflex...

»Eine der schwerwiegendsten Fehlentscheidungen war es, dass Belgien stets eigene Sicherheitssapparaturen entwickeln wollte, obwohl auf dem internationalen Markt bereits Produkte bestanden, die man einfach nur zu kaufen und in den belgischen Bahnverkehr zu installieren brauchte. Das wurde aber aus allerlei Gründen nicht getan«, so Van der Hertten. »Mit dem Ergebnis, dass letztendlich kaum etwas installiert wurde.«

Die Abgeordneten erfuhren aus dem Munde der Experten auch, wer nach deren Auffassung für die besorgniserregende Situation im Schienenverkehr verantwortlich ist. Die Verantwortung sei auf zwei Ebenen zu suchen: Zum einen beim SNCB-Konzern, die sich den Vorwurf der Betriebsblindheit gefallen lassen muss; zum zweiten bei den verantwortlichen Politikern: Politik und Industrie seien zu

sehr ineinander verflochten gewesen, und die Aufsichtsminister hätten zu wenig Geld für die Sicherheit der Bahn zur Verfügung gestellt, so Van der Hertten.

Bereits im Jahr 1987 stellte sich heraus, dass mit TBL das Risiko einer Kollision noch viel zu hoch war. Und dennoch hielt die SNCB hartnäckig an diesem Bremssystem fest - als einziger Kunde, was zwangsläufig eine Kostensteigerung zur Folge hatte. Die Folgen waren katastrophal: 20 Jahre nach Aalter waren im Jahr 2002 (die Untersuchung der drei Experten beschränkte sich auf den Zeitraum 1982-2002) nur 13 Prozent der Signale im Bahnnetz und sechs Prozent der Fahrzeuge mit diesem automatischen Bremssystem ausgerüstet.

Der Expertenbericht ist auch kritisch, was TBL1+, eine Weiterentwicklung von TBL, betrifft. Dieses System, das die SNCB seit dem Unfall von Buizingen im fieberhaften Tempo installiert, sei nur zum Teil effizient. Es sei zu befürchten, dass die Aussichten auf schwere Unfälle bestehen bleiben. »Der Bahnverkehr und die Zahl der Passagiere wird zunehmen. Das heutige System reicht nicht aus«, so Patrick Lafontaine. Es sei unabdingbar, dass Belgien auf das europäische System ETCS2 umsteige, das in der Lage sei, mehr Züge auf demselben Gleis aufzunehmen, ein höheres Risiko abzudecken und dadurch für mehr Sicherheit und Pünktlichkeit zu sorgen. Kurzum: Für die Experten ist die Sicherheitspolitik bei der Bahn zwischen 1982 und 2002 gescheitert. Aber es gehe dabei nicht nur um den Einsatz der geeignetsten Technologie, sondern auch um Personalpolitik, um Projektmanagement, um Werte und Kultur (siehe unten).

Der Expertenbericht sei »schockierend«, erklärte die ostbelgische Abgeordnete Katrin Jadin (PFF), Mitglied der Sonderkommission. Sie hofft, dass der Ausschuss, der im Februar seine Empfehlungen aussprechen will, seinen Auftrag korrekt ausführen kann und nicht von Seiten der SNCB und den politischen Verantwortungsträgern unter Druck gesetzt wird. Anscheinend hatten die Experten auch nur einen eingegrenzten Spielraum.