

Der Funkstreifzug Themen auf den Punkt gebracht

Der Funkstreifzug vom 14.8.2011

Stand: 12.08.2011



Geheimsache: Wie die Bahn Sicherheitskonzepte zurückhält

Seit vier Jahren versucht der Funkstreifzug, das Sicherheitskonzept der Bahn für die inzwischen gescheiterte Transrapidstrecke zum Münchner Flughafen zu erhalten. Jetzt schickte das Eisenbahnbundesamt einen völlig inhaltsleeren Ordner mit 300 überwiegend geschwärzten Seiten und stellte dafür über 500 Euro in Rechnung.

Es war am 22. September 2006, als auf der Versuchsstrecke im Emsland ein Transrapid mit Tempo 162 mit einem Werkstattwagen zusammen stieß. 23 Menschen starben bei dem Unglück, zehn weitere wurden verletzt. Als Unfallursache ermittelte die Staatsanwaltschaft menschliches Versagen.

"In Bayern unmöglich"



Damals gab es in Bayern noch das große Vorhaben, den Transrapid zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen pendeln zu lassen. Also beeilten sich die verantwortlichen Politiker zu sagen, dass so ein Unglück wie im Emsland in Bayern nicht passieren könne. Allen voran der

bayerische Verkehrsminister Erwin Huber, der darauf verwies, dass es im Freistaat ein eigenes Sicherheitskonzept für den Transrapid gebe, vor allem für den damals geplanten kilometerlangen unterirdischen Abschnitt in rund 40 Metern Tiefe. Seit dieser Aussage versucht unser Autor an das Sicherheitskonzept zu gelangen - auch die Grünen im Bayerischen Landtag wollten es sehen - Jahre lang vergeblich. **Dabei ist es höchst aktuell, denn auch die geplante zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke soll in ähnlicher Tiefe mit ähnlichen Sicherheitsproblemen verlaufen.**

Kampf gegen die Windmühlen

Nach schier endlosen Briefwechseln mit dem Eisenbahnbundesamt, nach dem Einschalten des Bundesbeauftragten für die Informationsfreiheit und einem gewonnenen Prozess vor dem Verwaltungsgericht Köln erhielt Martin Runge nun Post vom Eisenbahnbundesamt. Doch der Fraktionschef der Grünen im Bayerischen Landtag freute sich zu früh, denn der dicke Ordner mit der Aufschrift "Projekt Magnetschnellbahn. München - Hauptbahnhof - Flughafen. Sicherheitskonzept" enthielt zwar 300 Seiten, doch die waren überwiegend geschwärzt und das sehr sorgfältig.

Geheimsache Sicherheitskonzept

Prof. Ernst Fricke, ein Fachmann für das Informationsfreiheitsgesetz, beurteilt dies eindeutig: "So eine Mühe macht sich nur der, der etwas zu verbergen hat." Dabei, sagt der Medienrechtler, sollte das Sicherheitskonzept ja für die

Menschen und deren Sicherheit da sein. Doch nicht nur der breiten Öffentlichkeit fehlen hier die Informationen, nach Recherchen des Funkstreifzugs hat zum Beispiel auch die Münchner Berufsfeuerwehr bisher keinen Einblick in das Sicherheitskonzept der geplanten zweiten Münchner Stammstrecke.

Bahn: Verhalten uns nach Vorschrift

Die Bahn AG sieht dies anders: Sie betont, dass die Feuerwehren an der Erstellung der Sicherheitskonzepte mitwirkten und außerdem "die für die Erfüllung der feuerwehrlichen Aufgaben erforderlichen Auskünfte und Unterlagen in der jeweils aktuellen Fassung" erhalten würden.

Der Münchner Berufsfeuerwehr genügt das jedoch nicht. Sie würde schon gerne selbst entscheiden, welche Angaben für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind und welche nicht. Schließlich sind es die Feuerwehrlaute, die im Unglücksfall Kopf und Kragen riskieren müssten, um den Fahrgästen aus der Tiefe zu helfen.

Versenden