



# Prellbock Altona e. V. mischt sich ein ...

Prellbock Altona mischt sich ein, denn die Aufklärung des schweren Bahnunglücks bei Garmisch-Partenkirchen ist notwendiger denn je. Wir stellen kritische Fragen, fordern umfassende Transparenz und eine unabhängige Expertenkommission.

## Bahnunglück am 04.06.022

Das Bahnunglück am Freitag, den 03.06.2022, mit 5 Toten und vielen Schwerverletzten schmerzt uns sehr.

In den Medien ist das Bahnunglück schon fast wieder vergessen.

Politiker\*innen und Bahnmanager waren vor Ort. Aber sie schweigen hartnäckig zur möglichen Unfallursache. Es gibt fast keine Kommunikation seitens des DB-Bahnvorstand. Die Anklageerhebung gegen drei Beschäftigte der Deutschen Bahn lenkt eher von den möglichen tatsächlichen Ursachen für das Unglück ab und zielt fälschlich, wie so oft bei vergleichbaren vorausgegangenen Unfällen, darauf ab die Fehler im Bereich „menschlichen Versagens“ zu verorten und das Versagen im oberen Management des Bahnkonzerns bzw. bei DB Netz – und damit den systemischen Charakter dieses Versagens – zu verdecken.

**Seit dem Unglück diskutieren Experten von Prellbock Altona e.V. mögliche Unfallursachen und stellen Fragen, die noch nicht Gegenstand öffentlicher Betrachtung waren.**

1. Vor der Zusammenführung der Bundesstraßen 23 und 2 im Zuge des in den Jahren 1995 bis 2000 gebauten Farchant-Tunnels verlief die Bundesstraße 23 auf der heutigen Werdenfelser Straße östlich des Stadtteils Burgrain und etwa 450 Meter von der Unglücksstelle entfernt. Die Bundesstraße 2 verlief auf der heutigen Hauptstraße in rund 125 Meter Abstand von der Unfallstelle. Zwischen dem Bahngleis und der Hauptstraße verlief etwa mittig der Katzenbach, der etwa 390 Meter weiter nördlich in die Loisach mündet.



Luftbild des Zugunglücks



**2.** Die Zusammenführung der Bundesstraßen 23 und 2 erfolgte mit insgesamt sieben Fahrstreifen sowie einer Kehrschleife bis zum Jahr 2000 in der Art einer Autobahn in dem nur ca. 125 Meter breiten Streifen zwischen dem Bahndamm und der Hauptstraße. Für den notwendigen Flächengewinn wurde der Katzenbach mit einem Abstand von nur 15 Metern zur Gleismitte verlegt. Hierfür musste der Bahndamm auf der östlichen Seite erheblich steiler angelegt werden.

**3.** Das hatte bei dem Unglück zur Folge, dass der dritte, mittlere Waggon den Steilhang hinunterstürzte und auch die beiden Nachbarwaggons zwei und vier teilweise mit herunterriss. Die schweren Verformungen hauptsächlich des mittleren Waggons wurden vor allem dadurch verursacht, dass der Abstand von der Gleismitte bis zum westlichen Betonrand der Bundesstraße 23 nur ca. 20 Meter beträgt und die Waggons drei und vier sich mit ihrer jeweiligen Länge von 27 Metern zwischen Bahndamm und dem höher gelegenen Betonrand der B 23 regelrecht verkeilten.

**4.** Obgleich der Unglücksort und der Entgleisungsbereich nicht identisch sind, hätte eine sogenannte Fang- oder Führungsschiene mit absoluter Sicherheit das Abstürzen der Waggons und damit die Todesfälle und schweren Verletzungen unter den Fahrgästen verhindert.

Die Fangschiene ist eine dritte Schiene im Abstand von 180 Millimetern zur bogeninneren Schiene des Gleises, die ein entgleistes Fahrzeug sicher im Gleis hält. Wenngleich Fangschiene vor allem auf und unter Brücken und Viadukten eingesetzt werden, sind diese gerade in Bayern auf Bahndämmen mit steilen Flanken weit verbreitet. Nach der Veränderung des Bahndamms im Zuge des Straßenbaus hätte also das Gleis zumindest im Bogenbereich vor und hinter der Unfallstelle durch eine Fangschiene ergänzt werden müssen.

**5.** Da alle Wagen einschließlich der schiebenden Lok entgleist sind, wäre bei einer angenommenen Entgleisungsgeschwindigkeit von rund 100 km/h und bei einem weiteren freien Fahrweg der Fahrzeuge im Schotter der Zug nach rund 95 Metern zum Stehen gekommen. Vor allem die Verformungen zwischen der Schublokomotive und dem letzten, fünften Wagen lassen jedoch auf ein erhebliches, zusätzliches Bremsmoment der zwischen Bahndamm und Straßenrand verkeilten Waggons schließen. Ohne detaillierte Untersuchung der Verformungskräfte ist der Abstand des Entgleisungsbereichs zum Unglücksort nicht seriös auszurechnen. Bei einer angenommenen Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h könnte die Entgleisungsstelle etwa 80 Meter hinter dem ersten Wagen liegen, also etwa im Bereich des Bogeneinlaufs. Dazu würde auch passen, dass die Radsätze aller Fahrzeuge in Fahrtrichtung rechts, also nach bogen-außen das Gleis verlassen haben.

**6.** Die Ursache der Entgleisung kann vielfältig sein. Auf dem Luftbild erkennt man einige Schwellenauswechslungen. Ebenso wäre denkbar, dass sich durch die Eingriffe in den Bahndamm auf der kritischeren Bogenaußen-seite die Querneigung des Gleises verändert hat und die sogenannte Kurvenüberhöhung der bogenäußeren Schiene nicht mehr der gefahrenen Geschwindigkeit entsprach, zumal die Doppelstockwagen sich mit ihrem höheren Schwerpunkt in ihrem Fahrverhalten weniger tolerant zeigen und die Schublokomotive ohnehin die Tendenz hat, die Wagen in die Kurve zu drücken.



**Luftbild mit tieferliegendem Katzenbach**



**Vermuteter Entgleisungsbereich  
mit vielen ausgewechselten Schwellen**



Auffällig ist auch, dass bei einem Wagen die Puffer abgerissen sind, was durch eine sogenannte Überpufferung passiert sein könnte. Bei dieser Überpufferung verkeilen sich durch eine ungenügende Gleislage die Puffer von zwei Waggons, was den Absturz vom Bahndamm begünstigt haben könnte.

## **Prellbock Altona e .V. – Unsere Fragen:**

- A.** Wer hat veranlasst, dass der Bahndamm zugunsten einer Straßenbau-Maßnahme geschwächt und damit auch der geplante zweigleisige Ausbau für alle Zeiten verhindert wurde?  
Gab es dazu eine Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes?  
Wenn ja, wann wurde diese erteilt? Und wie wurde diese begründet?
- B.** Hat die Deutsche Bahn für die vorgenannte Straßenbau-Maßnahme Bahngelände verkauft und dadurch Einnahmen generieren können?  
Wenn ja, wann erfolgte dies und wie hoch waren die Einnahmen?
- C.** Wurde nach dem Hochwasser von 2013 der Bahndamm auf Schäden untersucht?  
Kam es zu Erosionen durch den dicht an den Bahndamm verlegten Katzenbach?
- D.** Wann fand die letzte Messfahrt zur Überprüfung der Gleislage und zur Einhaltung der entsprechenden Toleranzen statt und was wurde dabei festgestellt?
- E.** Ist es zutreffend, dass Triebfahrzeugführer schon vor dem Unglück Gleislagefehler bemängelt haben?  
Wenn ja, was wurde aufgrund der Beschwerden zur Streckensanierung veranlasst?  
Wenn ja, warum wurde keine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit veranlasst bzw. eine Langsamfahrstrecke eingerichtet?
- F.** Wer hat veranlasst und genehmigt die Waggons für den Abtransport zu zerlegen, ohne vorher die Unfallursache in allen Details untersucht und unzweifelhaft festgestellt zu haben?

## **Prellbock Altona e. V. fordert Konsequenzen:**

- ▶▶ **Das Schienennetz der Deutschen Bahn wird seit Jahrzehnten in vielen Bereichen vernachlässigt.**  
Die Deutsche Bahn scheint nicht in der Lage zu sein, mit der gebotenen Dringlichkeit die Gefährdungen abzustellen und die sprichwörtliche Sicherheit der Bahn tatsächlich zu gewährleisten.
- ▶▶ **Eisenbahn-Neubauten müssen daher** – insbesondere, wenn damit funktionierende Bestandsstruktur ohne Not abgelöst und/oder Verschlechterungen eingebaut werden sollen – **solange ausgesetzt werden**, bis die unzähligen Schäden an Gleisen und begleitender Infrastruktur systemgerecht beseitigt worden sind.
- ▶▶ Die Verantwortlichen im Konzern Deutsche Bahn AG respektive bei DB Netz müssen endlich begreifen, dass dies eine unaufschiebbare Jahrhundertaufgabe ist und **nicht von milliardenteuren Neubauprojekten ausgebremst werden darf.**
- ▶▶ Die Deutsche Bahn AG muss alle Kräfte darauf fokussieren, wirklich **alle Langsamfahrstrecken** – die immer ein Sicherheitsrisiko darstellen – bis Ende 2023 **zu beseitigen.**
- ▶▶ Es muss eine Zusammenlegung von Deutsche Bahn Netz mit Deutsche Bahn Station&Service und Deutsche Bahn Energie zu einer **gemeinnützigen Infrastrukturgesellschaft ohne Gewinnerzielungsabsicht** erfolgen.
- ▶▶ Diese muss **zu 100 Prozent in öffentlichem Besitz** ohne jede Einflussnahme durch Private und ohne Public Private Partnership-Strukturen sein.



- ▶▶ Mit dem **Eisenbahn-Bundesamt** ist eine bessere und vor allem **zügige Zusammenarbeit** anzustreben.
- ▶▶ Das Eisenbahnbundesamt muss gesetzlich verpflichtet werden, grundsätzlich **Umweltverträglichkeitsprüfungen von der Deutschen Bahn zu bekommen**.
- ▶▶ Eine **Neubesetzung des DB-Managements und des DB-Vorstands mit erfahrenen Eisenbahnfachleuten**, die Führungs- und Durchsetzungsqualitäten haben, ist überfällig.
- ▶▶ **Die Erweiterung der eigenen Reparaturkapazitäten ist anzustreben**, um zugunsten schnellerer Reparaturen langwierige Ausschreibungsverfahren bei Vergabe an Fremdfirmen zu vermeiden.

**Nachfolgend die Aussage von Prof. Hecht im Münchner Merkur:**

*Experte nach Zugunglück bei Garmisch: „Die Deutsche Bahn ist zu gestrig und zu rückständig“*

*Markus Hecht, Professor für Eisenbahntechnik an der TU Berlin, hält dieses Vorgehen nach dem Zugunglück für falsch. Im Interview mit der Wirtschaftswoche geht der Experte mit der Bahn und den Behörden hart ins Gericht: „Es ist typisch, dass in Deutschland gleich nach den Leuten gesucht wird, die für Unfälle verantwortlich sein sollen. Man sucht den Verantwortlichen auf der untersten Ebene. So entsteht eine Kultur der Angst.“*

*Er fordert in dem Magazin: „Behörden und Deutsche Bahn sollten sich auf die Prozesse konzentrieren, die zu Fehlern führen, nicht auf die Menschen.“ Es müsse jetzt darum gehen, zu hinterfragen, welche Prozesse Unfälle verursachen können. „Dass man jetzt drei Mitarbeiter ins Visier nimmt und persönliche Verantwortliche sucht, ist ein Skandal“, so Hecht. „Die Deutsche Bahn ist zu gestrig, zu rückständig und zu intransparent.“*



**Der hinter der Leitplanke fast verschwundene Wagen, zeigt, wie tief der Graben vom Katzenbach tatsächlich ist. Mit dem Betonrand der Straße wurde der Katzenbach-Graben eine Todesfalle.**

**Eine Fangschiene zwischen den Gleisen hätte das verhindern können.**

**Michael Jung – Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e. V.**

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

**info@prellbock-altona.de | www.prellbock-altona.de**