

Bahnreisende in der Klemme.

Autor: Michael Houben

Für ARD Plusminus, November 2007

Bis vor vier Jahren war Waltraud Schulz eine rüstige Rentnerin. Trotz Ihres Alters von 77 Jahren besuchte die Solingerin noch regelmäßig ihren Sohn in Berlin und genoß das Leben. Bis zu dem Tag im Frühjahr 2004, als sie bei einer Rückfahrt von Berlin nach Solingen in eine S-Bahn umsteigen mußte. Der Bahnsteig lag nicht ebenerdig zum Fahrgastraum. Um mit Koffer die Stufe zu schaffen, hielt sie sich am Geländer fest. In diesem Moment ging die Tür zu. Die Rentnerin wurde von der Kraft der schließenden Tür umgeworfen und erlitt einen Oberschenkelhalsbruch. Sechs Wochen verbrachte Sie im Krankenhaus und in der Reha – doch der Bruch ist nie wieder völlig verheilt. Die alte Dame geht seitdem am Stock. Schmerzensgeld erhielt sie nicht. Die DB argumentierte: Sie sei selbst schuld und hätte sich besser festhalten müssen. Es fragt sich nur, ob Ihr das tatsächlich etwas genutzt hätte.

Fahrlässige Körperverletzung

Während die DB Frau Schulz noch Schadenersatz verweigerte, hatte die Bahnpolizei bereits jahrelang ermittelt. Denn seit dem Jahr 2002 häufen sich derartige Unfälle. Im Jahr 2006 war genug Beweismaterial gesammelt worden, um den Staatsanwalt einzuschalten. Der ermittelt nun – allerdings nicht gegen die DB, sondern gegen die zuständigen Mitarbeiter des Eisenbahnbundesamt. Diese Behörde ist für die Zulassung der Fahrzeuge zuständig. Der Vorwurf lautet: „fahrlässige Körperverletzung und gefährlicher Eingriff in den Bahnverkehr.“ S-Bahn Züge der Baureihen 423 bis 426 haben einen Türschließmechanismus, der Fahrgäste schützen – vor allem aber soll er eine zügige Abfertigung der Züge sicherstellen. Früher gab es Zugbegleiter oder am Bahnsteig postiertes Aufsichtspersonal, das Türschließung und Abfahrt erst auslöste, nachdem die Bahnmitarbeiter persönlich kontrolliert hatten, daß alle Türen frei sind. Dies Personal wurde wegrationalisiert und durch automatische Sicherheitstechnik ersetzt.

Technik als ‚Ladykiller‘

Bei den S-Bahn-Zügen existiert hinter der Tür, knapp über dem Fußboden, eine Lichtschranke. Solange diese durch einen Fuß unterbrochen ist, kann die Tür nicht schließen. Allerdings: Sobald diese Lichtschranke drei Sekunden lang nicht durchschritten wurde, schließt die Tür – auch wenn die Abfahrt des Zuges noch Minuten auf sich warten läßt. Die geschlossene Tür läßt sich dann durch Knopfdruck wieder öffnen. Doch wer dann einsteigen will sollte sich beeilen. Denn sobald drei Sekunden lang die Lichtschranke nicht unterbrochen wurde, schließt die Tür erneut. Drei Sekunden sind für alte Damen keine lange Zeit. Erst recht, wenn zwischen Wagon und Bahnsteig eine Stufe existiert. Als zum Beispiel Frau Schulz sich am Handgriff festhielt, um die Stufen der Baureihe 425 zu besteigen, konnte die Lichtschranke dies konstruktionsbedingt nicht registrieren.. Doch das nur ein Teil der Falle: Denn die Türen schließen mit hoher Kraft. Bei den ersten Bauserien drückten die Türflügel noch mit 17 Kilogramm zusammen, später wurde dieser Wert auf 11 Kilogramm gesenkt. Doch auch das ist noch genug, um etwa eine Gurke wie Butter zu zerquetschen – oder auch einen Menschen schwer zu verletzen.

Abhilfe wäre übrigens einfach: Anstatt einer Lichtschranke auf Fußhöhe, haben andere Nahverkehrszüge schon seit Jahren einen ‚Lichtvorhang‘. Eine Lichtschranke zwischen Oberkante Tür und Fußboden, Der registriert nicht nur Füße, sondern auch Hände oder andere höhergelegene Körperteile zwischen den Türen und verhindert dann zuverlässig jegliche Türschließung. Doch eine entsprechende Nachrüstung der bestehenden S-Bahn-Züge hätte viele Millionen gekostet – und ist bis heute unterblieben. Noch einfacher wäre es, das automatische Schließen nach drei Sekunden zu unterlassen und die Türen – nach entsprechender Warnung – erst unmittelbar vor der Abfahrt zu schließen. Doch nichts dergleichen wurde veranlaßt.

Die Aufsichtsbehörde blieb tatenlos

27 Fälle derartiger Körperverletzung durch S-Bahn-Türen hat die Staatsanwaltschaft bislang gesammelt. Da allerdings nicht jeder derartige Fall bei der Bahnpolizei gemeldet wird, muß von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden. Daß ein neu konstruierter Türschließmechanismus derartige Probleme verursacht, ist an sich noch kein Verbrechen. Der Vorwurf lautet. Die Behörde hätte bereits seit Jahren Hinweise darauf gehabt, daß S-Bahn-Türen regelmäßig Fahrgäste verletzen – die zuständigen Mitarbeiter hätten trotzdem nichts dagegen unternommen. Schon im vergangenen Jahr hatte Plusminus über einen ähnlichen Fall berichtet. Damals hatte ein Mitarbeiter des Eisenbahnbundesamtes sich an PLUSMINUS gewandt, weil er Probleme mit seinem Gewissen

bekommen hatte. Ein neuer Güterwagen war genehmigt worden, obwohl er anfälliger für Entgleisungen war, als nach gültigen Sicherheitsnormen erlaubt wäre. Der Informant wies schon damals darauf hin, daß dahinter System steckt: „Es gibt eine Vielzahl von Fällen, in denen ganz klar Druck von oben ausgeübt wird, im Zweifel im Sinn der Deutschen Bahn zu entscheiden - auch gegen eindeutige Sicherheitsbedenken.“

Während das Problem der gefährlichen Türen schon lange bekannt war und nichts dagegen geschah, kamen weiter Menschen zu Schaden. Im April 2006 wollte Esther von Trzcbiatowski in eine S-Bahn einsteigen. Die Tür schloß sich, ihr Arm hing noch halb draußen und wurde zwischen den Türflügeln eingequetscht. Normalerweise würde man erwarten, daß ein Sensor einen eingequetschten Arm registriert und die Tür wieder öffnet. Ein solcher Mechanismus existiert auch in den problematischen S-Bahn-Türen. Allerdings reagiert der nur, wenn der eingequetschte Gegenstand dicker ist, als drei Zentimeter. Pech für Esther von Trzcbiatowski. Ihr Arm war etwas dünner und wurde von der Türkante mit einem Druck von mehr als zehn Kilogramm festgehalten. Unter heftigen Schmerzen und mit großen Krafteinsatz gelang es der alten Dame, den Arm zu befreien, dabei zog sie sich allerdings stark blutende Wunden zu. Mit blutendem Arm schleppte sie sich durch den Zug bis zum Fahrer – der holte Verbandszeug und leistete erste Hilfe. Leichtsinn ? Pech ? Bedauerlicher Einzelfall ? Wohl kaum. In den folgenden Wochen stieg Frau von Trzcbiatowski nur mit äußerster Vorsicht in den Zug, Doch zwei Wochen später erwischte es sie wieder. Wieder war ihr Arm eingeklemmt, Wieder versuchte Sie, sich zu befreien und wieder holte sie sich blutende Wunden. Einige Wochen später beobachtete Sie eine ähnliche Szene, bei der ein Rollstuhlfahrer von der Tür eingeklemmt wurde.

Seit fünf Jahren häufen sich nun derartige Unfälle, weder das zuständige Eisenbahnbundesamt noch die DB reagierten. Seit gut drei Jahren ermittelt die Polizei, seit eineinhalb Jahren der Staatsanwalt – und kommt dabei nur langsam voran. Mit der einem Staatsanwalt in laufenden Verfahren angemessenen Vorsicht berichtet er: „Die Zusammenarbeit mit der Behörde gestaltet sich nicht immer sehr einfach“ Und weiterhin kommen Menschen zu Schaden. In diesem Jahr wurden im Großraum München schließlich zwei weitere besonders schwere Vorfälle bekannt. Ein Kind und ein älterer Mann wurden nicht nur von der Tür eingeklemmt, während sie noch außerhalb des Wagens standen, sie wurden auch vom Anfahrenden Zug mitgeschliffen. Nur weil aufmerksame Bahnkunden den Vorfall bemerkten und die Notbremse zogen, überlebten die beiden. Immerhin: Seitdem hat die DB angeordnet, daß die Lokführer – trotz Türschließautomatik – vor der Abfahrt noch einmal auf den Bahnsteig schauen sollen, um eventuell eingeklemmte Personen zu bemerken. Frau Der seit vielen Jahren als problematisch erkannte Türschließmechanismus ist aber weiterhin in Betrieb. Und gerade ältere Menschen oder Kinder sollten nur mit Vorsicht eine S-Bahn besteigen. Die Unfälle von Frau von Trzcbiatowski oder auch Frau Schulz wären dadurch nicht verhindert worden.

Die U-Bahn macht es möglich

Die U-Bahnen in München hatten übrigens ein ähnliches Problem. Vor einigen Jahren gab es auch hier einen Unfall, bei dem allerdings eindeutig Fahrlässigkeit des Fahrgastes eine wesentliche Rolle spielte. Er hatte versucht, eine bereits geschlossene Tür nach Anfahrt des Zuges auseinander zu schieben um noch schnell auszusteigen, Dabei blieb er mit einem Fuß in der wieder schließenden Tür hängen und wurde mitgeschliffen. Obwohl hier eindeutig Eigenverschuldung vorlag, reagierten die Betreiber der U-Bahn sofort. Die Münchner Verkehrsgesellschaft beschloß alle Türen mit Sensoren auszurüsten, die selbst eine zwischen Türen eingeklemmte Hundeleine zuverlässig registrieren. Die Umrüstung der insgesamt knapp 600 Waggon kostete knapp 10 Millionen Euro. Doch das, so der zuständige Mann, „war die Sicherheit der Fahrgäste uns wert.“

DB reagiert viel zu spät

DB und Eisenbahnbundesamt sahen das bei den gefährlichen S-Bahn-Türen offensichtlich jahrelang anders.

Laut DB sind die S-Bahn-Türen sicherer als andere Systeme, immerhin habe man nun (sieben Jahre nach Einführung der gefährlichen Türen und vier Jahre nach Beginn der polizeilichen Ermittlungen) freiwillig beschlossen, die Türen der S-Bahn mit einem ‚Lichtvorhang‘ auszurüsten. Die Frage, warum man damit so viele Jahre gewartet hat, wollte die DB nicht beantworten. Das eigentlich zuständige Eisenbahnbundesamt wollte dazu übrigens überhaupt nicht Stellung nehmen – wegen der laufenden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft.

Die Staatsanwaltschaft bat PLUSMINUS übrigens um folgenden Hinweis: Wegen der vermutlich extrem hohen Dunkelziffer bislang nicht gemeldeter ähnlicher Unfälle, werden Passagiere, denen ähnliches widerfahren ist aufgefordert, sich bei PLUSMINUS zu melden. Wir werden die Fälle dann an die Staatsanwaltschaft weiterleiten.