

586 Tage Suche nach Ursache

Semmering-Bahnunfall. Der Untersuchungsleiter geht, der Prozess droht zur Farce zu werden

VON DOMINIK SCHREIBER
UND PATRICK WAMMERL

586 Tage nach dem schweren Zugzusammenstoß im Polleriswandtunnel am Semmering steht noch immer keine offizielle Ursache für das Unglück fest. Doch nun gibt es einen ersten Paukenschlag: Der Leiter der Bahn-Untersuchungsstelle, Peter U., nimmt – mehr oder weniger freiwillig – seinen Hut. Er wechselt im August zurück in die ÖBB. Dorthin hat er ein Rückkehrrecht und bezog auch als unabhängiger Untersuchungsleiter im Verkehrsministerium sein Gehalt von den ÖBB, wie der KURIER im Dezember aufgedeckt hat. Neos, Grüne und ÖVP hatten damals (personelle) Konsequenzen gefordert.

Doch das ist eigentlich nur noch ein Randaspekt in den dubiosen Untersuchungen um eines der spektakulärsten Bahnunglücke der vergangenen Jahre. Am 1. Dezember 2015 war ein Zug mit einem Triebfahrzeug im Tunnel kollidiert. Die Polizei erfuhr von dem Unglück aus dem Verkehrsfunk, ein Verletzter wurde von einem ÖBB-Kollegen mit einem Privatauto ins Spital gebracht.

Bisher gibt es zu dem Unfall nur einen Zwischenbe-



„In dem Bericht würde sich einiges finden, was meinen Mandanten entlastet.“

Edwin Mächler

Anwalt des Lokführers

richt, den das Fachblatt *Eisenbahn Österreich* als „oberflächlich, ungenau und offensichtlich fehlerhaft“ bezeichnet. Die Zeitung listet auf sechs Seiten teils skandalöse Details auf.

Bericht nach Prozess?

„Die Untersuchungen werden sorgfältig und umfangreich durchgeführt. Wir ersuchen um Verständnis, dass wir laufende Ermittlungen nicht kommentieren“, heißt es im Büro von Verkehrsminister Jörg Leichtfried (SPÖ). Ein weiterer Zwischenbericht soll Ende August veröffentlicht werden, der Endbericht im Oktober. Das er-



Mehrere Waggons verkeilten sich ineinander, von zumindest vier Millionen Euro Schaden ist die Rede

zürnt den Anwalt des Lokführers, der seinen Mandanten als Sündenbock sieht. Denn der Prozess gegen den Mann startet bereits Ende Juli. „In dem Bericht würde sich vermutlich einiges finden, was meinen Mandanten entlastet“, sagt Jurist Edwin Mächler. Zwar wurden alle ÖBB-Daten einem Gutachter zur Verfügung gestellt, die Verteidigung darf aber nur in das fertige Gutachten blicken. Damit fehlen wichtige Unterlagen für die Verteidigung.

Dabei hat Mächler laut eigenen Angaben schon einige Details gefunden, die den Triebfahrzeugführer von einer möglichen Schuld entlas-

ten. Vereinfacht ausgedrückt dürfte laut Anwalt folgendes passiert sein: Zug B war mit zwei Lokomotiven unterwegs, als es ein Gebrechen bei dem davor fahrenden Güterzug A gab. Die Züge A und B stoppten daraufhin und warteten eine Stunde lang auf die Hilfslok C.

Die zweite (unbesetzte) Lok von B legte dann das Bremssystem lahm, worauf der Zug talwärts rollte. Der Triebfahrzeugführer lockerte seine Bremse, damit der Zug nicht auseinanderbricht und unsteuerbar wird. Am Weg talwärts versuchte er verzweifelt einen Kontakt zur bergauffahrenden Hilfslok C

zu bekommen – vergeblich. Im Tunnel kam es zum Aufprall zwischen B und C.

Laut Mächler müssen im Personenverkehr zwei verschiedene Loks immer mit zwei Mann besetzt sein (auch beim Railjet), nur im Güterverkehr wird der zweite Mann eingespart. Letzteres bestätigen die ÖBB, es gebe aber eine Fernsteuerung für die zweite Lok. Mächler will im Prozess 25 Störungsmeldungen bei den „Doppeltraktionen“ präsentieren. Der Anwalt fürchtet, dass es einfacher ist, dem Lokführer die Schuld zuzusprechen als dem System: „Was da alles passiert, ist unglaublich.“