

## Unfallursache in Tegel: Achsbruch bei der S-Bahn?

Nach Informationen des S-Bahn-Tisches aus vertraulichen Kreisen der S-Bahn soll die Ursache des Unfalls in Berlin-Tegel am 21.08.2012 ein Achsbruch beim entgleisten Zug gewesen sein.

Hierzu erklärt Rouzbeh Taheri, Sprecher des Berliner S-Bahn-Tisches:

„Zum gestrigen S-Bahn-Unglück in Berlin in der Nähe des S-Bahnhofs Tegel stellt der S-Bahn-Tisch die folgenden drei drängenden Fragen an den Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Rüdiger Grube, an den Vorstandsvorsitzenden von DB Regio, Ulrich Homburg und an Peter Buchner, den Geschäftsführer der S-Bahn Berlin GmbH:

1. Ist es richtig, dass die Weiche, die sich beim Überfahren des fraglichen Unglückszugs umstellte, zwar eine überwachte Schutzweiche, also keine „tote Weiche“ ist (wie teilweise berichtet wurde), dass sich diese jedoch nicht durch eine falsche elektronische Signalgebung, sondern durch **mechanische Einwirkung** während der Überfahrt von außen umstellte?
2. Ist es zutreffend, dass es beim fraglichen S-Bahnzug **bereits weit vor der überfahrenen Weiche, einen Achsbruch oder einen Radbruch gab** und dass dabei eine Achse – möglicherweise die 2. Achse, des 1. Drehgestells beim vierten S-Bahn-Wagen – nicht mehr auf der Schiene geführt, sondern über das und in dem Gleisbett mitgeschleppt wurde? Ein Vorgang, der sich mit der Aussage des S-Bahn-Strecken-Anwohners **Zeugen Lothar Meyerhoff** deckt, wonach der fragliche S-Bahnzug beim Vorbeifahren an seinem Grundstück massiv „gerappelt“ habe, weswegen dieser Zeuge geglaubt habe, „da ist ein Radkranz kaputt“ (rbb-Abendschau, 21.8.2012.)
3. Ist es zutreffend, dass es dann **diese mitgeschleppte Achse war, die sich beim Überfahren der Weiche in der Zunge derselben verfang und verhakte, die Weiche umstellte** und somit den hinteren Teil des S-Bahn-Zug auf das falsche Gleis lenkte und die mittleren Wagen des Zuges aus dem Gleis riss? Auf diesen Ablauf deutet auch die **harte Stauchung des Gleises** an der Unfallstelle hin, die in dieser Form nicht allein durch das Entgleisen des Zuges zustande gekommen sein kann.

Wenn dieser Unfallhergang in der angegebenen oder in ähnlicher Form zutrifft, dann stellt sich die ergänzende Frage, warum diese Informationen seitens der DB AG, der DB Regio als der direkten Muttergesellschaft der S-Bahn GmbH und der S-Bahn Berlin GmbH zurückgehalten werden?

Schließlich gibt es die erwähnte Zeugenaussage. Und es müssten sich im Gleisbett Spuren dieses Unglücksverlaufs erkennen lassen. Es gibt auch den Präzedenzfall Eschede: Damals war es auch ein VOR der Unglücksstelle gerissener Radreifen, der mitgeschleppt wurde und der sich in der Weiche verfang, diese umstellte – und dann den „ICE Röntgen“ wie eine Ziehharmonika zusammen schob.

Dass es beim gestrigen Unfall keine Toten und Schwerverletzten gab, war zu einem großen Teil Glück und der Ursache geschuldet, dass es am Unglücksort kein festes Hindernis wie in Eschede die Brücke gab, das im Weg gestanden hätte.

Wir erinnern auch daran, dass auch beim Eschede-Unglück seitens der DB AG monatelang versucht wurde, die tatsächliche Ursache des Unglücks zu verschleiern.

So wie die Deutsche Bahn AG und die S-Bahn Berlin GmbH seit drei Jahren immer wieder versuchen, die tatsächlichen Ursachen für die S-Bahn-Krise – mangelhafte Wartung, ausbleibende Instandsetzung, radikaler Personalabbau – zu verschweigen.

Sollte der Unfallhergang so sein, wie wir dies in unseren Fragen skizzierten, würde dies erneut auf diese entscheidenden Aspekte der S-Bahn Berlin-Krise hindeuten.“

[www.s-bahn-tisch.de](http://www.s-bahn-tisch.de)

[info@s-bahn-tisch.de](mailto:info@s-bahn-tisch.de)

Kontakt: Rouzbeh Taheri 0163/48 46 736 oder Winfried Wolf 0172/2969970