

OBERLAND

KOPF der Woche



Hansueli Ogi

Der Sekretär des Diemtiger Organisationskomitees zur Durchführung des «Donnschtig-Jass» fungierte vor und während diesem Anlass als überaus umsichtiger «Tätschmeister». Hansueli Ogi arbeitet auf der Gemeindeverwaltung von Diemtigen und steckt derzeit in der Ausbildung zum Gemeindegemeinschafter. Bei ihm liefen alle Fäden zur Organisation des nun so gut gelungenen Fernsehauftritts von Diemtigen zusammen. Der «Berner Oberländer» belohnt Ogis Engagement und kürt ihn zum Kopf der Woche. *pr*

OBERHOFEN/UTTIGEN

Opfer sind identifiziert

Der im Thunersee vermisste Schwimmer wurde gestern tot geborgen. Auch der Kanuunfall in Uttigen ist geklärt.

Bei einem erneuten Tauchgang gestern Morgen konnten Taucher der Kantonspolizei Bern den Vermissten in einem erweiterten Suchfeld vor dem Schloss Oberhofen orten und anschliessend bergen. Es handelt sich um einen 53-jährigen Mann, «der in der Region wohnhaft gewesen ist». Nach Polizeiangaben ist es die gleiche Person, die als vermisst gemeldet worden war. Gemäss dieser Zeitung vorliegenden Informationen, wohnte der Mann in Oberhofen.

Identifiziert ist auch der Kanufahrer, der am Donnerstag auf der Aare bei Uttigen ertrank (Ausgabe von gestern). Es handelt sich um einen 55-jährigen Deutschen. *rdh/pkb*

ANZEIGE



Computer? Ich?

Mit den ECDL-Modul-Kursen den Computer in den Griff bekommen. Für Anfänger und Fortgeschrittene.

Die ECDL-Module
Grundlagen, Dateimanagement, Word, Excel, Access, PowerPoint, Internet/Maildienste

Anmelden bis 20. August 2003

Informationen und Prospekt
www.gibthun.ch, Tel. 033 227 33 44

GIB Gewerblich Industrielle Berufsschule Thun

ZUGUNGLÜCK: WALTER STEURI, DIREKTOR BERNER-OBERLAND-BAHNEN, NIMMT STELLUNG

«Wir werden den Passagieren jetzt schnell und unbürokratisch helfen»

Stand das Signal auf Rot? Wie geht es den Verletzten? Wie wird ihnen geholfen? Am Morgen nach dem Zugunglück bei Gsteigwiler sind viele Fragen noch offen. BOB-Direktor Steuri nimmt Stellung.

Interview: Bruno Stüde

Walter Steuri, haben Sie letzte Nacht den Schlaf noch gefunden?

Walter Steuri: Ja, aber wenn ich ehrlich bin, habe ich nur mittelmässig gut geschlafen.

Und wie geht es Ihnen am Tag nach dem Zugunglück?

Mich bewegen heute sowohl negative wie positive Gefühle. Negativ ist natürlich die Tatsache, dass der Unfall überhaupt passiert ist und dass Menschen zu Schaden gekommen sind...

... und positiv?

Ich habe eben die Meldung erhalten, dass offenbar alle leicht und mittelschwer Verletzten heute die Spitäler wieder verlassen können. Und sehr positiv habe ich auch die Einsätze der verschiedenen Rettungsteams erlebt.

Wie geht es dem schwer Verletzten?

Er macht uns Sorgen. Der Mann liegt immer noch im Inselspital Bern. Sein Zustand ist kritisch.

Der Mann befand sich beim Unfall ja im hintersten, praktisch unbeschädigten Wagen. Weiss man, warum gerade er am schlimmsten verletzt wurde?

Nein – da staunt man schon. Es könnte sein, dass der Mann im Moment des Unfalls gerade im Gang gestanden war und dann durch den Wagen geflogen ist. Das ist aber zurzeit reine Spekulation.

Apropos Verletzte, wer übernimmt die Haftung, und erhalten sie von den BOB eine Genugtuung?

Das ist grundsätzlich ein Haftpflichtfall, für den die BOB die Verantwortung tragen. Wir haben übrigens eine sehr gute Versicherung. Die Deckung liegt bei 150 Millionen Franken. Im Weiteren werden wir uns sicher kulant zeigen. Bagatellangelegenheiten werden wir unbürokratisch und rasch regeln. Ich denke da an die Organisation und die Kosten für verzögerte Rückreisen, kaputtgegangene Brillen, Geräte oder Kleider.

Haben Sie schon Kontakt mit den beiden Lokführern gehabt – wie geht es ihnen?

Mit dem einen konnte ich heute Morgen bereits telefonieren. Er sagte, er habe schlecht geschlafen. Er habe heute mit der Verarbeitung des Erlebten spürbar mehr Mühe als gestern nach dem Unfall. Das ist auch verständlich. Die Lokführer werden natürlich weiterhin betreut. Mir tun die beiden sehr Leid. Sie gelten als sehr zuverlässige Leute, und jetzt stehen sie unter einem enormen Druck.

Gestern wurde von den Untersuchungsbehörden gesagt, dass der talwärts



Er war gestern ein viel gefragter Mann: BOB-Direktor Walter Steuri. Unter dem Gemälde von Eiger, Mönch und Jungfrau erledigte er zig Telefonanrufe, und vor ihm stapelten sich die Notizzettel.

BILD BRUNO STÜDE

fahrende Lokführer ein Rotsignal überfahren hat. Ist es möglich, dass das Signal doch auf Grün gestanden hat?

Erst die Untersuchung wird zeigen, was effektiv passiert ist. Ich kann heute nicht sagen, dass bewiesen ist, dass das Signal auf Rot stand. Die Wahrscheinlichkeit dafür ist aber sehr gross. Erstens auf Grund der Aussagen des Lokführers selber – der offenbar feststellte, dass etwas nicht stimmte – und zweitens durch die Tatsache, dass die Weiche entsprechend gestellt war und dass nach der Passage des Zuges der Alarm ausgelöst wurde.

Werden die Signalstellungen aufgezeichnet?

Nein. Klar ist, dass es sich bei der Anlage um ein so genanntes Blocksystem handelt. Da kann man nicht nur einfach ein Lämpchen auf Rot oder Grün stellen. Die Grünstellung hat immer auch zur Folge, dass eine ganze Fahrstrasse frei ist und es praktisch unmöglich ist, dass sich zwei entgegenkommende Züge auf dem gleichen Gleis befinden. Es sei denn, der Lokführer schlitze eine Weiche auf, wie es eben beim Unfall geschehen ist.

«Der schwer Verletzte im Inselspital macht uns Sorgen. Sein Zustand ist immer noch kritisch.»

Mir ist aufgefallen, dass der Zug laut Fahrplan um 9.45 Uhr in Zweilütschinen hätte abfahren sollen. Laut Ihren Angaben passierte um diese Zeit aber rund 2,5 km ausserhalb des Bahnhofs bereits das Unglück – ist der Zug zu früh abgefahren?

Das schliesse ich total aus. Es handelte sich bei den gestrigen Zeitangaben ja auch um «Zirkangaben». Ich kann mir absolut

nicht vorstellen, dass einer unserer Züge zu früh abfährt. Am liebsten habe ich natürlich, wenn sie pünktlich auf die Sekunde abfahren – wenn es zu Abweichungen kommt, dann sind das mit Sicherheit Verspätungen und nicht zu frühe Abfahrten.

Der entgegenkommende Zug war ja ein nicht fahrplanmässiger Entlastungszug. Könnte es sein, dass er das Personal verwirrte?

Nein, sicher nicht. Dieser Entlastungszug fährt in der Hochsaison praktisch immer. Für das Personal war das deshalb bestimmt keine ausserordentliche Situation.

Die BOB installieren zurzeit das neue TCS-Zugsicherungssystem European Train Control System (vergleiche Ausgabe von gestern). In den elektronischen Medien wurde gestern der Vorwurf erhoben, dass dessen Einbau verzögert wurde und das System zu spät angefordert wurde. Was sagen Sie zu diesen Vorwürfen?

Der Auslöser für die Einführung dieses Systems war der Unfall mit zwei Todesopfern im Bahnhof Weissenbühl vor fast drei Jahren. Wir haben damals sofort mit Bund und Kanton interveniert, dass auch wir ein solches System wollen.

Was haben denn Bund und Kanton damit zu tun?

Sie subventionieren die Anlagen, weil sich eine nichtkostendeckende Bahn des «Allgemeinen Verkehrs» wie die BOB eine solche Anschaffung nicht leisten kann. Die Anlage kostet rund 3,6 Millionen Franken.

Sie haben also interveniert. Und dann?

Bund und Kanton haben ziemlich rassistisch grünes Licht gegeben. Das Projekt verzögerte sich, weil das System, welches für grosse Bahnen konzipiert ist, zuerst an die Bedürfnisse der Schmalspurbahn angepasst werden musste. Bei uns – wir arbeiten da übrigens mit der Brünig- und der Lu-

zern-Stans-Engelberg-Bahn zusammen – wird also quasi ein Prototyp eingebaut. Das Verückte ist, dass die Anlage unter der Unfallstelle bereits installiert, aber leider noch nicht in Betrieb ist.

Wird das System auch bei der Wengernalpbahn (WAB) und bei den Jungfraubahnen eingeführt?

Nein, das würde bei den Zahnradbahnen keinen Sinn machen. Erstens weil sie nur mit Geschwindigkeiten um die 28 km/h verkehren. Und zweitens weil der Bremsweg bei Zahnstangen

«Die Lokführer sind sehr zuverlässig. Mir tun die beiden Leid. Sie stehen unter grossem Druck.»

sehr, sehr kurz ist. Bei der WAB wird zwischen Lauterbrunnen und Wengen das Blocksicherungssystem angewendet. Auch die Strecke Grindelwald–Kleine Scheidegg wird im Zuge des Investitionsprojekts «WAB 2005» mit diesem System ausgerüstet.

Welchen Einfluss hatte die Hitze in den Führerkabinen beim gestrigen Unfall?

Die Hitze ist zurzeit bei den Lokführern ein generelles Problem. Das stimmt. Allerdings dürften die Temperaturen auf dem betroffenen Streckenabschnitt um die Unfallzeit nicht so hoch gewesen sein. Dabei spielen natürlich auch die Fitness und die allgemeine Verfassung des Lokführers eine Rolle. Wenn er das Rotsignal überfahren hat, dann muss er irgendwie einen Konzentrationsmangel gehabt haben. Genaueres wird aber erst die Untersuchung an den Tag bringen.

Hat die Hochsaison etwas mit der Verfassung der Lokführer zu tun? Müssen sie zurzeit

ausserordentliche Überzeiten leisten?

Nein, eigentlich nicht. Für die Entlastungszüge haben wir Reserve-Lokführer, welche ihre Arbeit sonst nicht im Fahrdienst leisten. Grössere Überzeiten wären mir aber bei den Lokführern der BOB nicht bekannt.

Apropos Verfassung der Lokführer – wurde bei den beiden Betroffenen eine Blutprobe durchgeführt?

Ja, auf jeden Fall. Das Ergebnis ist noch nicht bekannt. Aber ich bin sicher, dass kein Alkohol im Spiel war. Im Betrieb gilt die Nullkomanull-Promille-Grenze, und jeder Angestellte weiss, dass er die Stelle sofort verliert, wenn er alkoholisiert bei der Arbeit erwischt wird.

Befürchten Sie, dass der Unfall Auswirkungen auf das Image der BOB haben wird?

So ein Unglück ist sicher nicht gut für das Image eines Unternehmens, das ist ganz klar. Wir werden alles unternehmen, um die Scharte so rasch wie möglich wieder auszuwetzen. Das fängt damit an, wie man den Unfall «managt». Deshalb ist sehr wichtig, dass wir jetzt die Einzelschicksale sauber und rasch regeln können.

Bei der Fiesau in Gsteigwiler ist vom Unfall nichts mehr zu sehen. Läuft der Betrieb wieder normal?

Ja, der letzte Wagen wurde am Donnerstag um 21 Uhr weggeschafft. Der Betrieb läuft seit Freitagmorgen wieder normal. Das defekte Rollmaterial haben wir in Zweilütschinen «versteckt», damit die vorbeifahrenden Passagiere nicht noch zusätzlich an das Unglück erinnert werden. Wir rechnen zurzeit übrigens mit einem Sachschaden von 2 bis 3 Millionen Franken. Es hat sich aber glücklicherweise gezeigt, dass die Trieb- und Personenwagen repariert werden können. Bis sie wieder einsatzbereit sind, werden wir auf das ältere Rollmaterial zurückgreifen. ♦