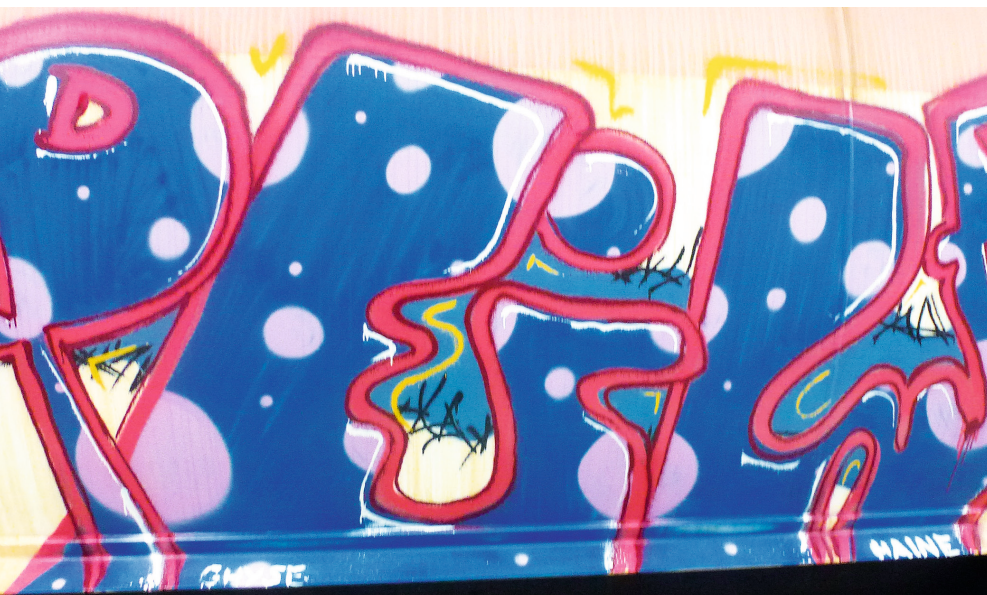


# Farbe contra Sicherheit

**GRAFFITI** Sind an besprühten Waggons sicherheitsrelevante Kennzeichen verdeckt, wird der Versender des Wagens in die Pflicht genommen.



Graffiti auf Bahnwaggons können für Betreiber und Versender zum Ärgernis werden.

Für die jugendlichen Sprayer ist es ein Dummer-Jungen-Streich, der Nervenkitzel, etwas Verbotenes zu tun oder vielleicht sogar ein Kunstwerk. Doch für die Deutsche Bahn und andere Transportunternehmen sind Graffiti auf Zügen in erster Linie Sachbeschädigung: Durch die rund 14.000 Graffitivorfälle jährlich wird allein bei der Bahn ein Schaden von 7,6 Millionen Euro verursacht.

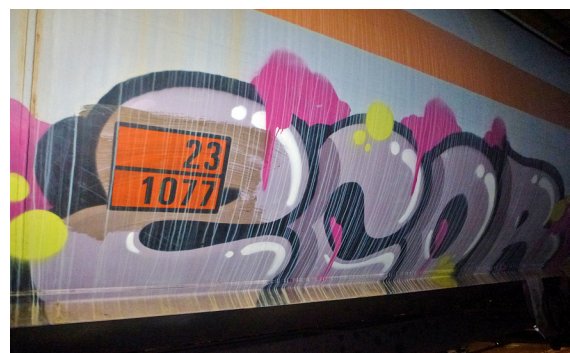
Seit die Graffiti-Welle in den 80er Jahren aus den USA nach Deutschland schwappete, gehören Züge und Bahnhofsgelände zu den beliebtesten Zielen von Sprayerattacken. Kein Wunder, denn in der sogenannten Writing-Szene gilt als Faustregel: Je schwieriger ein Objekt zu erreichen und zu bemalen ist, desto größer ist die Anerkennung innerhalb dieser Gruppe. Und ein ganzer Eisenbahnzug, möglichst noch auf einem bewachten Gelände, ist nun mal schwieriger zu bemalen als eine Straßenerunterführung und bringt dementsprechend mehr Ansehen.

Doch es ist nicht nur die optische Verunstaltung der Züge, die die Bahn ärgert. „Die Schmierereien sind in der Regel un-

ästhetisch und vermitteln den Fahrgästen ein Gefühl der Unsicherheit. Zudem sinkt in Zügen, die einen unsauberen Eindruck machen, häufig die Hemmschwelle, sodass weitere Verschmutzungen die Folge sind“, erklärt Michael Kolberg, Leiter des DB-Regio-Werkes in Düsseldorf.

## Reinigen und neu kennzeichnen

Und es gibt noch ein weiteres Problem: Mitunter verdecken die Graffitis die Wagenkennzeichnungen, die bahntintern zum Beispiel bei Sicherheitsprüfungen wichtig sind. Besonders problematisch wird dies beim Transport von Gefahrgut, wenn sicherheitsrelevante Beschriftungen und Gefahrzettel übermalt werden, denn ohne korrekte Kennzeichnung darf der Gefahrguttransport nicht fortgesetzt werden. Zunächst müssen der Wagen gereinigt und neue Kennzeichen angebracht werden, erst danach kann der Wagenmeister den Wagen neu abnehmen. Das alles kostet Zeit und Geld. Grundsätzlich ist der Versender dafür verantwortlich, dass die Kesselwagen in



Im Grenzbereich: Die Kennzeichnung ist zwar übersprüht, aber noch lesbar.

einwandfreiem Zustand auf die Schiene gebracht werden. Solange die Züge auf den Bahnhöfen der chemischen Industrie stehen, gibt es in der Regel keine Probleme. Denn diese sind normalerweise nicht nur eingezäunt, sondern werden auch überwacht. Doch die Rangierbahnhöfe der deutschen Bahn sind meist nicht von Zäunen umgeben und zudem zu groß für eine lückenlose Videoüberwachung. Auch wenn Gefahrgutzüge, die länger als 24 Stunden abgestellt werden, bewacht werden müssen, kommt es immer wieder zu Vorfällen. Entdeckt das kontrollierende Eisenbahnbundesamt einen Kesselwagen mit Graffiti, die die Kennzeichnung verdecken, wendet sich die Behörde an den Versender und macht diesen verantwortlich. Und dieser muss dann nicht nur schnellstmöglich für die Beseitigung sorgen, sondern auch nachweisen, dass er die Waggons in einwandfreiem Zustand auf die Schiene gebracht hat.

In der chemischen Industrie gibt es zum Graffiti-Problem ganz unterschiedliche Aussagen. „Es kommt vor, dass ein einzelner Wagen beschmiert wird, aber ein Problem ist es nicht“, erklärt Ursula von Stetten, Corporate Communications Europe bei der BASF. Und auch Iris Junggeburt von Chemion Logistik erklärt: „Wir haben mit Graffiti auf Kesselwagen wenig Probleme, da unsere Bahnkesselwagen hauptsächlich auf eingezäuntem und überwachtem Privat- oder Werksge-

lände stehen und nur kurzfristig an Übergabebahnhöfen abgestellt werden. Dadurch haben wir glücklicherweise nur ein bis zwei Fälle pro Jahr.“

Dieses Glück hat jedoch nicht jedes Unternehmen der chemischen Industrie. LyondellBasell, das weltweit drittgrößte Chemieunternehmen und größter Produzent von Polyolefinen, muss sich immer wieder mit dem Problem auseinandersetzen. „Wir haben durchschnittlich rund 900 Kesselwagen im Umlauf, die häufig mit Graffiti besprüht werden. Wenn die gefahrgutrechtliche Kennzeichnung übersprüht wurde, gibt es jedoch Probleme“, erklärt Walter Roith, Supply Chain Manager am Standort Münchsmünster.

### Fotos als Beweissicherung

Mittlerweile hat LyondellBasell ein umfangreiches System der Beweissicherung aufgebaut: Jeder Kesselwagen, der nach der gefahrgutrechtlichen Prüfung das Werk verlässt, wird ausführlich fotografiert. Wird der Wagen auf dem Transport mit Graffiti bemalt, kann LyondellBasell zumindest nachweisen, dass die Kesselwagen in einwandfreiem Zustand auf die Reise geschickt wurden. Die Kosten für die Reinigung muss das Unternehmen allerdings immer noch tragen, denn nur in den wenigsten Fällen können die verantwortlichen Sprayer haftbar gemacht werden. Die Bahn unternimmt inzwischen erhebliche Anstrengungen, um das Treiben der Sprayer zu unterbinden. Kameraüberwachung auf Bahnhöfen und Bahnanlagen kann das Besprühen zwar nicht verhindern, aber zumindest abschreckend wir-

ken. Zudem kann das Bildmaterial zur Ermittlung der Täter genutzt werden. Zäune rund um die Abstellanlagen, Stacheldraht, Einsatz von Wachpersonal, helle Beleuchtung und Bewegungsmelder sollen beliebte Ziele wie etwa Züge schützen. Außerdem werden Schutzlacke und Graffiti-Schutzfolien eingesetzt.



**Ist die Kennzeichnung unleserlich, müssen die Graffiti vor der Weiterfahrt entfernt werden.**

Daneben setzt die Deutsche Bahn auf konsequente strafrechtliche Verfolgung. Grundsätzlich erstattet die Bahn bei jedem Vandalismusdelikt Strafanzeige und dokumentiert alle Verschmutzungen: Die Graffiti einschließlich Signatur werden fotografiert, um eine spätere Zuordnung zum Täter zu ermöglichen und Schadensersatz fordern zu können. In Deutschland wurde im Jahre 2005 das nicht unerhebliche und nicht nur vorübergehende äußerliche Verändern von Oberflächen als zusätzlicher Straftatbestand in das Strafgesetzbuch aufgenommen und gilt seither als Sachbeschädigung.

Um das Erfolgserlebnis der Sprayer zu schmälern, werden die Schäden möglichst innerhalb von 24 bis 72 Stunden beseitigt. Aufwand, Umweltbelastung und Kosten für die Entfernung der Graffiti sind enorm: Um die Farbe vom Lack der Züge zu entfernen, werden stark reizende Chemikalien eingesetzt. Diese greifen zudem die Lackschicht der Züge an, so dass spätestens nach der zweiten Reinigung die Lackierung des Zuges komplett erneuert werden muss. Und die Volllackierung eines Zuges kostet bis zu 15.000 Euro und dauert rund sieben Tage.

In Düsseldorf hat die Deutsche Bahn Regio NRW jetzt für 1,4 Millionen Euro eine moderne „Waschanlage“ errichtet. „Mit der neuen Graffitientfernungsanlage halten wir die Umweltbelastung durch Graffiti so gering wie möglich. Durch ein spezielles Filtersystem und eine Abwasserbehandlung können Rückstände aus Lacken und Reinigungsmitteln erstmals für eine umweltverträgliche Entsorgung aufbereitet werden“, erklärt Michael Kolberg. Doch es gibt auch einen anderen Ansatz. „Wir haben die Erfahrung gemacht, dass Kesselwagen mit einem Graffiti nicht noch einmal besprüht werden. Das gebietet der Ehrenkodex der Sprayer, die sich alle untereinander kennen“, erklärt Walter Roith. Sofern die Kennzeichnung nicht verdeckt wird, müssen Graffiti daher nicht unbedingt entfernt werden. Und vielleicht dient manch gelungenes Exemplar sogar dazu, die eher tristen Kesselwagen zu verschönern.

**Dagmar Ziegner**

Fachjournalistin, Schwerpunkt Logistik



**G. Magyar GmbH**  
 Industriestr. 23  
 77656 Offenburg  
 Tel. +49 (0)7 81 - 55 125  
 Fax +49 (0)7 81 - 59 243  
 E-Mail: magyar.gmbh@arcor.de  
 www.gmagyar.de

**G. MAGYAR SA**  
 13, Avenue Albert 1er, F-21000 Dijon  
 Tel. +33 (0) 380 53 22 22, Fax +33 (0) 380 45 27 02  
 E-Mail: magyar.sa@magyar.fr

**www.magyar.fr**

## LÖSUNGEN FÜR FLÜSSIGTRANSPORTE

*La passion  
de la qualité!*

