

Thema: Störfall Bad Münster: Das Eisenbahn-Bundesamt zum Unfall vom 09.09.2002

Datum: 18.10.2005 11:36:14 Westeuropäische Sommerzeit

Von: [DAEVDR](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das EBA (Eisenbahn-Bundesamt) hat mit seinem Bericht vom 01.07.2004 zum Zugunglück von Bad Münster vom 09.09.2002 aus unserer Sicht fundamentale Mängel im Bereich der Gefahrguttransporte auf der Schiene festgestellt.

<http://www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/eisenbahnbuamtbericht151005.pdf>

bzw. http://www.eba.bund.de/zentrale/uu/uu_bericht.htm

Auszugsweise werde ich im folgenden die gravierendsten Auffälligkeiten des 80 Seiten umfassenden Gutachtens zitieren und kommentieren.

1. Wie alles begann - die Bremsprobe

Zitat Seite 55:

...Vielmehr ist deshalb die Schlussfolgerung begründet, dass bereits mit Abfahrt des IRC 51219 im Bf Seelze Rbf der für Ereignisse die „Empelde“ und „Bad Münster“ ursächliche Zustand eines unzureichenden Bremsvermögens gegeben war. ...

...Die im Anschluss an die volle Bremsprobe durchzuführende vereinfachte Bremsprobe konnte – auch wenn sie bestimmungsgemäß durchgeführt worden war – kein geeignetes Mittel zur Feststellung einer im Wagenzug nicht durchgehenden Hauptluftleitung sein, da diese als sog. Durchgangsbremsprobe am ersten Wagen hinter dem Triebfahrzeug vorgenommen wurde und insoweit keine zwischen den Wagen Nr. 4 und 5 unterbrochene Hauptluftleitung offenbaren konnte...

Zitat Ende

Wenn ein Zug aus insgesamt 18 Waggons besteht, ein Gewicht von insgesamt 1.250 Tonnen hat, zudem mit Gefahrgut bestückt ist, wie ist es dann möglich, daß Experten der DB AG diesen einem Bremsprobeverfahren unterziehen, das ggf. für Spielzeug-Eisenbahnen geeignet ist ? - aber nur wenn Papa alles bezahlt - Das jegliche Lebenserfahrung widersprechende Verfahren ist vom EBA sofort nach Bad Münster bemängelt worden. "Aus unternehmerischer Eigenverantwortung" hat die DB AG dann den sog. Betriebsversuch eingestellt. Als dann Osnabrück auch die Mängel des renovierten Verfahrens der "vereinfachten Bremsprobe" aufdeckte, ist man wieder zu der personalintensiven, archaisch anmutenden Bremsprobe übergegangen.

Zitat Seite 62

... Kurz nach dem Unfallereignis „Bad Münster“ wurde der DB Cargo AG im Wege einer Anhörung gem. § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz mit EBA-Schreiben vom 17.09.2002 (unter Gewährung der Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 27.09.2002) angekündigt, die Anwendung der Durchgangsbremsprobe aufsichtsbehördlich zu untersagen, nachdem im Rahmen der Unfalluntersuchung bekannt geworden war, dass der Betriebsversuch im Bf Seelze Rbf noch Anwendung fand. Das im Bf Seelze Rbf angewendete Verfahren der Durchgangsbremsprobe (d.h. Prüfung am ersten Wagen hinter dem Triebfahrzeug) wurde daraufhin seitens der DB Cargo AG in unternehmerischer Eigenverantwortung aufgehoben. Der zugehörige Betriebsversuch wurde zum 27.09.2002 bundesweit eingestellt. Mit Einstellung des Betriebsversuchs gelten seit diesem Zeitpunkt hinsichtlich der Durchführung der vereinfachten Bremsprobe wieder uneingeschränkt die in der DS 915 01 getroffenen Regelungen (d.h. Prüfung am letzten Wagen im Zug). Die Regelungen zur Durchführung der vereinfachten Bremsprobe wurden darüber hinaus zwischenzeitig verschärft. Nach einem neuerlichen - auf unzureichendes Bremsvermögen eines Zuges zurückzuführenden - Unfallereignis im Bf Osnabrück Vorbahnhof (Entgleisung des Güterzuges ICG 50002 am 17.03.2004) sah sich das EBA (Der Beauftragte für Unfalluntersuchung) veranlasst, im Benehmen mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen

*Railion Deutschland AG ... eine sog. Sicherheitsempfehlung zum Thema „vereinfachte Bremsprobe“ zu entwickeln und zu veröffentlichen. Die Sicherheitsempfehlung 401 des EBA vom 13.05.2004 sieht vor, die gem. DS 915 01 § 7 durchzuführende vereinfachte Bremsprobe um einen zusätzlichen Arbeitsschritt zu ergänzen, durch den der freie Durchgang der Hauptluftleitung (d.h. die lufttechnische Verbindung vom führenden, bremsbedienten Fahrzeug bis hin zum letzten Wagen) geprüft wird. ...
Zitat Ende*

Wenn so ein Zug dann endlich nach dem neuesten antiken Verfahren geprüft wurde, wie möchte EBA und DB AG/Railion dann sicherstellen, daß während der Fahrt die Bremsfähigkeit weiterhin gewährleistet ist? Denn Oberstaatsanwaltschaft Hannover und EBA kamen letztlich zu dem Schluß, daß sich wohl erst nach der Prüfung der Schaden eingestellt haben muß. Der bisherige Sachschaden vom 09.09.02 beläuft sich bisher auf ca. € 11.000.000,- . Die Kosten des Steuerzahlers (Ifd. Untersuchung von ca. 2.000 Blutproben + weitere Beweissicherung nicht eingerechnet)
Es muß doch in all den Ingenieurbüros der DB AG einen findigen Kopf geben, der in der Lage ist, eine Bremssensorik zu entwickeln, die den Durchgang der Hauptluftleitung während des Betriebs kontrolliert. - und das zu einem Bruchteil der o.g. Kosten -

2. Das schlabbrige Luftabsperrentil - traurig aber wahr

Dummerweise war wohl unser mit Epichlorhydrin beladene Kesselwagen polnischer Herkunft, mit einem Ventil ausgerüstet, das den Namen nicht verdient.

Zitat 63-64

5.4.2 Einsatz von Luftabsperrhähnen ohne ausreichende Arretierung in den Endlagen Die durch die Gutachten des IVE Hannover (Anlage 5) und der Fa. Knorr-Bremse (Anlage 7b) hervorgebrachten und seit September 2003 (= Versuche der Fa. Knorr-Bremse; vgl. Ziffer 4.6.4.2) vorliegenden Erkenntnisse über mögliche Folgen beim Einsatz von Luftabsperrhähnen ähnlich des Typs AK 8 geben Anlass zu Maßnahmen der Eisenbahnen sowie Aufsichtsbehörden, die über die bisherigen Aktivitäten zur sukzessiven Ausmusterung solcher Luftabsperrhähne hinausgehen. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) hatte bereits mit UIC-Merkblatt 541-1 VE (29. Änderungsanzeige vom 01.01.1997) u.a. festgeschrieben, dass Luftabsperrhähne von Güterwagen des internationalen Verkehrs ab dem 01.01.2000 eine Vorrichtung haben müssen, die den Griff in der Endstellung „offen“ oder „geschlossen“ festhält (z.B. mittels Handfalle oder Arretierung durch Federkraft).

Zitat Ende

Zitat Seite 49

Bewertung (Knorr-Bremsen): Die Versuche am UIC-Zugsimulator belegen, dass der Luftabsperrhahn ähnlich des Typs AK 8 aufgrund seiner konstruktiven Besonderheiten Situationen zulässt, in denen ein Zug ab der Stelle, wo sich der Hahn befindet, nicht mehr gebremst wird. Hinsichtlich der fachlichen Einstufung dieser Erkenntnisse in Bezug auf das Ereignis „Bad Münder“ (bzw. das vorgelagerte Ereignis „Empelde“) siehe aber Ausführungen unter Ziffer 4.7 ...

Zitat Ende

Mittlerweile haben lt. EBA nicht nur die DB AG, sondern auch weitere Nachbarstaaten für Abhilfe gesorgt - n'bißchen spät, aber schön zu wissen.

3. Die Fahrdienstleitstelle - ausgestattet mit einem Regelwerk, das jegliche Kontrollwirkung verhindert.

Aus dem Strafbefehl gegen den Lokführer ergibt sich ein Mangel an der Konzernrichtlinie der DB AG "Züge fahren und rangieren" (Modul 408.01-09).

<http://www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/strafbefehl2version.pdf>

Aus dem Gutachten des EBA ergibt sich ein Mangel aus dem u.g. Regelwerk. Da sich der Strafbefehl vermutlich auf das Gutachten des EBA bezieht, ist wohl von beiden Seiten die gleichen fehlerhaften Bestimmungen gemeint.

Mit welchem Klammerbeutel muß ein Mensch gepudert sein, um diesen kafkaesk anmutenden Unzulänglichkeiten jahrelang zuzuschauen?
- Jetzt wird alles besser, die Empfehlung des EBA an die DB AG zur Abänderung wurde veranlasst. - Schön zu wissen - n´bißchen spät -
Weitere Ausführungen zum Thema:

<http://www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/despudelskern.pdf>

Zitat Seite 60

... Warum die Meldung an die Notfalleitstelle im vorliegenden Fall unterblieb, ist unklar. Möglicherweise war es dem zur Meldung verpflichteten Fdl (Fahrdienstleitung) nicht bewusst, dass es sich beim Ereignis „Empelde“ überhaupt um ein gefährliches Ereignis gehandelt hat. In diesem Zusammenhang kann aus Sicht des EBA nicht verkannt werden, dass die Regelwerksbestimmungen des o.g. Moduls 423.0170 nicht ausreichend sind, um dem Anwender (hier Fdl) eine entsprechend klare Zuordnung zu ermöglichen. Die für das Ereignis „Empelde“ maßgebliche Ereignisart „Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung“ ist weder im Textteil noch in den Anhängen des Moduls 423.0170 aufgeführt. Diese Ereignisart wird erst im Modul 423.0180 „Gefährliche Ereignisse untersuchen und berichten“ (dort in den Anhängen 1 und 2) beschrieben. Da das Untersuchen und Berichten gefährlicher Ereignisse nicht Gegenstand fahrdienstlicher Zuständigkeiten ist, müssen ihm Einzelregelungen dieses Moduls nicht (zwingend) bekannt sein. Aus Sicht des EBA ergibt sich deshalb Handlungsbedarf, die Bestimmungen im Modul 423.0170 zu modifizieren, um eine anwendergerechte Vorgabe zu gewährleisten. Entsprechende Empfehlungen des EBA an die DB Netz AG sind bereits erfolgt.

Zitat Ende

-Das spricht für sich -

4. Der Meldeweg - in Bad Münde ein Weg in die Irre.
Die Erdung der Oberleitung - n´bißchen spät

Wenn die DB AG mit ihrer Presserklärung vom 18/2002 die Einsatzkräfte der Tatenlosigkeit bezichtigt, dem Notfallmanager korrekte, pünktliche Erdung, und obendrein den Fehler in der Übertragung der Information über den Gefahrstoff dem BGS zuschiebt, das EBA bzw. die Oberstaatsanwaltschaft zu diametral entgegengesetzten Ergebnissen kommt, ist eine Entschuldigung fällig. Diese sollte zumindest in einer Presseerklärung erfolgen, um diejenigen, die für uns alle den Kopf hingehalten haben vollständig zu rehabilitieren.

siehe:

http://www.stoerfall-badmuender.de/neu/link.php?page=http://www.spd-badmuender.de/PDF/SN_BahnAG_26092002a.pdf

Zitat Seite 61

Die Information über das im Wagen Nr. 8 des IRC 51219 befindliche Gefahrgut (UN-Nr. 2023, Epichlorhydrin) erreichte die Leitstelle der Feuerwehr Hameln erst um 21:54 Uhr. Die Notfalleitstelle der BZ Hannover hatte um 21:10 Uhr von der (ebenfalls in den Räumlichkeiten der BZ Hannover befindlichen) Cargo-Leitstelle entsprechende Informationen erhalten, diese aber nicht an die Leitstelle der Feuerwehr, sondern lediglich an den Bundesgrenzschutz (Lage- und Einsatzzentrum) auf dessen Nachfrage hin weitergegeben. Diese Verfahrensweise im Meldeablauf widersprach den Vorgaben des Moduls 423.0101 „Grundsätze“

„Vereinbarung zwischen den Innenministerien der Länder und der Deutschen Bahn AG“),
wo u.a. verankert ist:

Auszüge aus Anhang 1 zum Modul 423.0101

2.2 (...) Die in den Ländern vorhandenen Leitstellen für Feuerwehr und Katastrophenschutz und die Notfalleitstellen der Deutschen Bahn AG haben sich über Ereignisse im Bereich der Deutschen Bahn AG gegenseitig unverzüglich zu unterrichten.

2.3 Die Innenministerien sagen der Deutschen Bahn AG zu, dass die Feuerwehren in aller Regel 15 Minuten nach ihrer Alarmierung am zugänglichen Einsatzort sein werden.

2.4 Die Deutsche Bahn AG sagt den Innenministerien zu, dass die Notfalleitstelle der Deutschen Bahn AG jederzeit lückenlos und umfassend Informationen über die Beladung der Waggons mit Gefahrgut ... geben kann. ...

Die unterbliebene zeitnahe Verständigung der Leitstelle der Feuerwehr über das im IRC 51219 befindliche Gefahrgut blieb im vorliegenden Fall ohne Auswirkungen, da der Feuerwehreinsatz erst nach bestätigter Bahnerdung (21:51 Uhr) begonnen wurde und kurze Zeit später (21:54 Uhr) die Information über das Gefahrgut im Wagen Nr. 8 vorlag. Ungeachtet dessen dürfte angesichts der Tatsache, dass der eigentliche Feuerwehreinsatz wegen der ausstehenden Meldung über die erfolgte Bahnerdung erst mehr als eine Stunde nach Ereigniseintritt beginnen konnte, dahingehend Handlungsbedarf angezeigt sein, den zugesagten Eingreifzeiten der Feuerwehren (vgl. Punkt 2.3 im grauen Kasten) bahnsseitig eine adäquate Zeit für den Vollzug der Bahnerdung gegenüberzustellen.
Zitat Ende

Wie möchte die DB AG denn in Zukunft die obige Vereinbarung hinsichtlich "lückenlos und umfassend Informationen über die Beladung der Waggons mit Gefahrgut.." zu geben, erfüllen ?
Die Ortungssysteme existieren, z.B.:

http://www.irtc.rieckenberg.net/RRC-Uebersicht_dt_sm.pdf

- Nur werden sie von der DB AG nicht eingesetzt, um ihrer Verpflichtung aus o.g. "Grundsätzen" zu genügen. -

Nun denn

Dirk Reinecke
- Dipl. -Volkswirt -
Vors. "Störfall Bad Münde e.V."
Angerstr. 27 a
31848 Bad Münde

Tel. 05042 / 929860
FAX 05042 / 929862
daevdr@aol.com
www.stoerfall-badmuender.de