

Störfall Bad Münders: Strafbefehl gegen Lokführer - war's das ? 18.02.2005

weiter unten finden Sie Auszüge von Presseartikeln und Zitate zu o.g. Problematik, auf die ich mich im folgenden beziehen werde, im Dateianhang weitere Details.

Sehr geehrte Damen und Herren,

insgesamt sind 546 Strafanzeigen gegen "Unbekannt" bei der Staatsanwaltschaft Hannover wegen der Vorfälle vom 09.09.2002 eingegangen. Diese Tatsache läßt zumindest vermuten, daß ein Großteil der Bürger Bad Münders sowie der sonstigen Betroffenen hier einen Anlass sahen, Ihren Unmut über Ursache und Bewältigung der Großschadenlage zu äußern und die zuständige Ermittlungsbehörde zu beauftragen, Hintergründe aufzuklären. Indem jetzt der Lokführer des Unglückszuges zum persönlich verantwortlichen "Schuldigen" gemacht wurde, ist den Bürgern überhaupt nicht ihre Sorge genommen worden, daß sich in der Zukunft niemals ein derartig unglaublicher Vorgang wiederholen könnte.

Von einer Wolke aus betrachtet:

Bis in die '90'ger Jahre hinein wurden Bremskontrollen an Güterzügen mit mehreren "Kontroll-Berechtigten" durchgeführt, da es sich hier um eine sehr aufwendiges, zeitintensives Verfahren handelt. (Bis zu 2.100 Meter Kontrollgang pro Güterzug) Dann ging die DBAG in die Privatisierungsphase. D.h. Reduktion auf einen "Kontrollberechtigten" pro Güterzug. Bei zeitgemäßer, technisch seit langem möglichen Sicherheitsausstattungen der Güterzüge eigentlich kein Problem. Allerdings wurde das eingesparte Personal nicht durch technische Novationen ersetzt.

Das Rasenmäher-Einsparprinzip im Sicherheitsbereich führte somit zum größten Chemie-Transport-Unglück seit Bestehen der BRD.

Die billigende Inkaufnahme dieser immensen Risiken wurde durch die Führung der DBAG weiter akzeptiert.

Erst nach dem Unglück von Bad Münders, sowie dem Unglück von Osnabrück (03.2004), das ebenfalls auf Bremsprobleme zurückzuführen war, wurde die mangelnde Personalausstattung bei der Bremskontrolle, nach Druck von Seiten des Eisenbahnbundesamtes, im März 2004 revidiert.

Der Lokführer ist nur Teil eines nicht funktionierenden Systems, nicht die Ursache.

Ihm wurde jetzt von Seiten der Staatsanwaltschaft im Verbund mit der DBAG ein Angebot gemacht, das er nur bei einem kräftigen Lottogewinn ablehnen kann.

Wenn ... :

Wäre der Lokführer finanziell unabhängig, könnte er folgende Fragen stellen:

- Warum werde ich strafrechtlich verfolgt, wenn die Führung der Bahn in Ihrem Sicherheitsbereich nachweislich Einsparungen vornimmt, die unverantwortlich sind ?

- Ist es nicht zumindest ein Indiz für meine Unschuld, wenn die DBAG den ursächlichen Fehler bei der Bremskontrolle 1 1/2 Jahre nach dem Unglück nachweislich behebt ?

- Wenn mir vorgeworfen wird, daß ich nach Verlassen des Seelzer Bahnhofs spätestens in Empelde, nach Auftreten der 1. Bremsstörung, den Zug hätte stoppen müssen, wie ist dann die Aussage des Sprechers der DBAG vom Nov. 2003 zu verstehen: „Wir haben die Lokführer angewiesen, im Herbst und Winter vorsichtiger zu bremsen. Das klappt auch – zumindest in der Regel.“ (Nachdem ein Personenzug ca. 200 m ,an gleicher Stelle wie am 09.09.'02, durch den Bahnhof von Bad Münders gerutscht war) - Ich habe nur das allgemeine Verständnis von Bremsverhalten innerhalb der DBAG verinnerlicht - ?

- Wenn ich als kleines Rädchen eines schienengebundenen Transportsystems, dieses System unterlaufe, indem ich auf "Dienst nach Vorschrift" (wortwörtlich) bestehe, muß ich dann nicht mit Konsequenzen von Seiten meines Arbeitgebers rechnen, die mich persönlich sehr treffen ?

Fazit:

Diese Fragen wird der Lokführer nicht stellen. - "Wess' Brot ich ess', des Lied ich sing"-
Das menschelt und ist auch verständlich.

Es ist also zu vermuten, daß des Pudels Kern für die Staatsanwaltschaft unauffindbar bleibt.
Mein Tip: Dieser Kern sitzt nicht im Führerstand einer E-Lok, sondern versteckt sich hinter ihm.

Nun denn

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

Tel.: 05042/929860

Fax: 05042/929862

e-mail: daevdr@aol.com

www.stoerfall-badmuender.de

Schaumburger Zeitung, 06.11.2003

Bei dem jüngsten Zwischenfall handelt es sich um die Linie S5, die am vergangenen Montag, 18.55 Uhr, aus Hannover abfuhr und um 19.39 Uhr in Hameln ankommen sollte. Doch daraus wurde nichts. Weil die S -Bahn erst hinter dem Bahnhof Bad Münster zum Stehen kam, setzte der Zug zurück, ließ Fahrgäste ein- und aussteigen – und kam mit etwa 20 Minuten Verspätung in Hameln an. Wodurch viele Pendler den Anschluss nach Bad Pyrmont verpassten. Bahnsprecher Jürgen Frohns bedauert die Vorfälle:
„Wir haben die Lokführer angewiesen, im Herbst und Winter vorsichtiger zu bremsen. Das klappt auch – zumindest in der Regel.“

Datum: 31.03.2004 Hildesheimer Allgemeine Zeitung

Nach Unglücken schärfere Tests bei der Bahn

Das Bonner Eisenbahnbundesamt regte nun offenbar an, zur Bremsprobe künftig einen zweiten Mann hinzuzuziehen. **Mark Wille, Sprecher der Eisenbahnbundesamtes**, bestätigte eine entsprechende „**Selbstverpflichtung**“ von Railion

Hannoversche Allgemeine Zeitung Datum: 16.02.2005

Justiz will Bad-Münder-Akten schließen

Lokführer soll Bewährungsstrafe bekommen / „Schwächstes Glied der Kette ausgesucht“

Von Mathias Klein

Hannover/Bad Münster. Zweieinhalb Jahre nach dem schweren Zugunglück von Bad Münster und der Explosion eines Kesselwagens mit dem hochgiftigen Epichlorhydrin will die Justiz das strafrechtliche Verfahren abschließen. **„Die Staatsanwaltschaft Hannover hat Strafbefehl gegen den Lokführer des Unglückszuges beantragt“**, berichtete deren Sprecherin Irene Silinger am Dienstag. Nach dem Antrag soll gegen Klaus S. eine **sechsmonatige Bewährungsstrafe** verhängt werden.

Am 9. September 2002 war gegen 20.45 Uhr ein aus Seelze (Region Hannover) kommender Güterzug bei Bad Münster (Kreis Hameln-Pyrmont) mit einem Güterzug aus Richtung Hameln frontal zusammengestoßen, weil bei einem Zug die Bremsen defekt waren. Bei dem Aufprall war ein mit Epichlorhydrin beladener Kesselwagen explodiert. Anschließend zog eine Giftwolke mit der ätzenden und Krebs erregenden Chemikalie über die Stadt. 400 Feuerwehrleute und Polizisten sowie Anwohner klagten anschließend über Kopfschmerzen, Übelkeit und Atemwegsbeschwerden.

.....Die Bahn hat gestern angekündigt, Klaus S. weiter zu beschäftigen. „Allerdings wird er nicht mehr als Lokführer eingesetzt“, sagte Bahn-Sprecher Hans-Jürgen Frohns.

Kritik am Strafbefehl kam von der Bürgerinitiative, die sich mit den Folgen des Zugunglücks beschäftigt. „Man hat sich das schwächste Glied in der Kette ausgesucht“, sagte der Vorsitzende des Störfallvereins Bad Münster, Dirk Reinecke. Seiner Ansicht nach trägt die Deutsche Bahn AG die Verantwortung für das Unglück. „Vor Jahren war es üblich, dass mehrere Mitarbeiter die Bremsen an Zügen überprüften. Zum Zeitpunkt des Unglücks war aber nur noch ein Mitarbeiter zuständig“, berichtete Reinecke.

Ob viele Anwohner oder Retter mit gesundheitlichen Folgen rechnen müssen, ist noch unklar. Die Medizinische

Hochschule Hannover und die Universität Göttingen untersuchen seit zwei Jahren 2000 Blutproben. Epichlorhydrin gilt als Krebs erregend und steht im Verdacht, Erbkrankheiten auszulösen. Derzeit klagen Feuerwehrleute gegen die Bahn-Tochter Raillon. Sie verlangen jeweils 2500 Euro Schmerzensgeld.

Störfall Bad Münster: Strafbefehl... - des Pudels Kern

12.03.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Strafbefehl gegen den Lokführer des IRC 51219 vom 09.09.2005 ist jetzt rechtskräftig und liegt vor.

Die darin enthaltenen Begründungen der Staatsanwaltschaft sind sehr fundiert und aufschlussreich. Warum gravierende Systemmängel der DB AG dennoch, aus Sicht des Autors, für den Unfall verantwortlich sind, wird anhand dieser Unterlagen begründet.

1. Die bremstechnische Überprüfung in Seelze ..

Der IRC 51219 wurde durch nur einen "Kontroll-Berechtigten" vor der Abfahrt untersucht. D.h. nur eine Person hatte die Aufgabe den ganzen Zug in dieser Hinsicht zu überprüfen. Fünf Minuten vor Abfahrt wurde durch den "Kontroll-Berechtigten" diese Sichtprüfung mit positivem Ergebnis abgeschlossen. D.h. Freigabe.

Innerhalb dieser 5 Minuten muß dann lt. Ermittlungen der Staatsanwaltschaft das Bremsventil zwischen dem 4. und 5. Wagen blockiert worden sein.

Denkbar sind lt. dieser Unterlagen z.B. :

-der Austausch einer Gummidichtung an der Druckluftleitung durch einen DB Mitarbeiter

-das versehentliche Schließen des Ventils durch einen Mitarbeiter, der unter dem Zug "durchgekrabbelt" ist.

Das heißt: Die Führung der Bahn zeichnet dafür verantwortlich, daß nur ein "Kontroll-Berechtigter" für die Abnahme der Güterzüge verantwortlich zeichnet, (seit Frühjahr 2004 wieder zwei) dessen Aussagen weder belegt noch widerlegt werden können.

Die Führung der Bahn zeichnet dafür verantwortlich, daß die Kosten im Sicherheitsbereich zurückgefahren wurden, ohne daß technisch machbarer Ersatz geschaffen wurde. (Bremsdrucksensorik)

Die Führung der Bahn zeichnet dafür verantwortlich, wenn nach wie vor archaisch anmutende Bremskontrollen durchgeführt werden. Auch ein hochmotivierter Lokführer hätte, wäre das Signal in Empelde auf Grün geschaltet, keine Chance gehabt, das Unglück von Bad Münster zu vermeiden, da ihm keinerlei Information über das Bremspotential des Zuges während des Betriebs vorgelegen hätten. Im Zeitraum zwischen Bremskontrolle und Abfahrt des Zuges bleibt auch zukünftig scheinbar ein Gefahrenpotential bestehen, das auch mit verstärktem Kontrollteam nicht beherrschbar erscheint, da der Einsatz moderner Sicherheitstechnik strikt gemieden wird.

2. Die Konzernrichtlinie ...

Der Funkverkehr zwischen Fahrdienstleitung Linden und dem Lokführer wurde wie folgt aufgezeichnet, nachdem der Güterzug ein Rotsignal bei Empelde überfahren hat:

Zitat Anfang:

Lokführer: "Ja und, 51219, Linden da ?"

Fahrdienstleitung: "Ja, Linden ist hier. Ich sehe das. Du bist an dem Signal vorbeigefahren, ne? "

Lokführer: "Genau, voll dran vorbeigerutscht an dem Ganzen. "

Fahrdienstleitung: "Oh, oh ! Dann müssen wir einen Befehl schreiben. " (Entsperrung des Signals)

Lokführer: "Jo. "

Zitat Ende - das war´s -

Frage: Warum kümmert es anscheinend niemanden, weshalb der Zug das Signal überfahren hatte ?

Die Begründung besteht in der Konzernrichtlinie der DB AG "Züge fahren und rangieren" (Modul 408.01-09). Daraus ergibt sich, daß keine Verpflichtung der Fahrdienstleitung existiert, sich nach dem Grund der Vorbeifahrt an dem Haltesignal zu erkundigen.

Muß daraus wiederum geschlossen werden, daß bei der DB AG Rotsignale derartig oft ignoriert werden, daß eine Nachfrage nach der Ursache den Funkverkehr unnötigerweise in die Länge zieht?

Das heißt: Mit der Konzernrichtlinie der DB AG "Züge fahren und rangieren" (Modul 408.01-09) gibt die DB AG eine entscheiden Vorteil gegenüber allen anderen Verkehrssystemen wie LKW, Schiff und Flugzeug aus der Hand. Schienengebundene Systeme sind von aussen

jederzeit führbar, es besteht jederzeit eine Eingriffsmöglichkeit, um Unfälle zu vermeiden.
Als im Sommer 2004 z.B. der Schwefelsäuretanker "ENA 2" durch einen betrunkenen Schiffsführer havarierte und sich 960 Tonnen dieser brisanten Ladung in den Hamburger Hafen ergossen, war ein Eingriff von dritter Seite nicht möglich, da Schiffe vollkommen autonom agieren können.

3. Der Lokführer ...

Nach den Ausführungen der Staatsanwaltschaft hätte der Lokführer spätestens nach der vergeblichen Vollbremsung am Rotsignal reagieren müssen. Entweder Weiterfahrt mit reduzierter Geschwindigkeit, oder Anhalten. Welcher Teufel ihn geritten hat, unbekümmert seine Fahrt mit üblicher Geschwindigkeit fortzusetzen und uns damit den Schlamassel zuzufügen, kann niemand sagen. Fest steht, daß der Lokführer schon vorher, zweimal durch erhebliche Geldzahlungen, Verurteilungen wegen gefährlichen Eingriffs in den Schienenverkehr (§ 315,315a STGB) vermieden hat. Welcher Teufel die Führung der Bahn geritten hat, seine Weiterbeschäftigung als Lokführer, nach den vorausgegangenen Vorkommnissen weiter zuzulassen, entzieht sich der Kenntnis des Autors.

Fazit:

Die Staatsanwaltschaft hat nach Gesetzeslage ermittelt. Dem Wagenmeister (Kontroll-Berechtigten) kann ein Vergehen aus o.g. Gründen nicht nachgewiesen werden.
Der Fahrdienstleitung ist ebenfalls kein Verstoß gegen o.g. Konzernrichtlinie entgegenzuhalten.
Der Lokführer hat in der Tat ein Verhalten an den Tag gelegt, das nicht nachvollziehbar ist.
Aufgabe der Staatsanwaltschaft ist es nicht, z.B. die DB AG auf mangelhafte Sicherheitsausstattung hinzuweisen. Aufgabe der Staatsanwaltschaft ist es auch nicht mangelhafte Konzernrichtlinien der DB AG zu kritisieren, bzw. der DB AG vorzuschreiben, welche Personalpolitik sie zu betreiben hat.
Wenn die DB AG sich nicht in der Lage sieht, selbst Regularien zu finden, die die Ursachen des Unglücks von Bad Münde in den Griff bekommen, ist der Gesetzgeber aufgerufen diese umgehend einzufordern.
Die Begründung des Strafbefehls gegen den Lokführer ist ein Armutszeugnis für einen so bedeutenden Konzern, wie ihn die DB AG nun einmal darstellt.
Die 546 Strafanzeige-Antragsteller wollen ganz bestimmt nicht nur einen Schuldigen, sondern vielmehr eine Änderung der nichtinnehmbaren Sicherheitsstandards des Gefahrguttransporteurs DB AG, damit so eine elendige Situation, wie sie hier in Bad Münde durchlebt werden mußte, zukünftig vermieden wird.
Des Pudels Kern verfügt zumindest über eine Bahncard 100, 1st. class.

Nun denn.

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

Tel.: 05042/929860
Fax: 05042/929862

e-mail: daevdr@aol.com
www.stoerfall-badmuender.de

P.S.:

Der vorliegende Strafbefehl umfasst incl. Anlagen ca. 70 Seiten. Die Gefahr, daß der Autor durch Verkürzung den Inhalt subjektiv wertet, besteht, erscheint aber nicht erheblich, da hier auf einige wenige, isoliert kommentierbare und belegbare Fakten abgestellt wird.