

Thema: **Störfall Bad Münden: DBAG vernachlässigt zunehmend Sicherheitsbereich**
Datum: 25.09.2007
An: Eisenbahnsicherheitsbeirat@eba.bund.de

Sehr geehrte Herren,

in 2002 hatten wir hier in Bad Münden einen schweren Gefahrgutunfall (09.09.02, 40 to. Epichlorhydrin) - Bremsversagen.
Ich kann mir vorstellen, daß Sie das Thema interessiert.

Zunächst möchte ich meine Funktion vorstellen:

Ich bin kein Betroffener, nur auf die Gesamtproblematik durch den Unfall aufmerksam geworden. (Krisenmanagement, Ängste etc.)

Hier ein link zur Vereinsarbeit:

<http://stoerfall-badmuender.de/data/jahreshauptversammlung1006.pdf>

Ausschnitt einer Email vom 12.09.2007 an Politik, Betroffene etc.

Zitat Anfang:

den Deutschen wird weltweit nachgesagt, daß sie alles ganz genau machen.

- im positiven, als auch im negativen Sinn -

Die US-Amerikaner sind da, nach gängigen Vorurteilen, ganz anders gestrickt.

- eher pragmatisch -

Der Amerikaner müsste also z.B. sagen: "Wenn ich bei der Sicherheit im Güter-Schienenverkehr Personalkosten einsparen kann, mache ich das, - klappt schon."

Der Deutsche müsste also z.B. sagen: "Wenn ich bei der Sicherheit im Güter-Schienenverkehr Personalkosten einsparen kann, mache ich das nur, wenn ich genau weiß, daß durch technische Lösungen die Sicherheit weiter zu 100% gewährleistet ist."

Die Amis hatten bis zum Jahr 1992 die bis zu 2 Km langen Güterzüge zusätzlich mit Bremsern in den hinteren Waggons ausgestattet. Seit 1992 ist laut "Federal Railroad Administration" (vergleichbar dem Eisenbahn-Bundesamt) ein EOT - End of Train Device (Gerät zur Überprüfung der Brems-Hauptluftleitung) am Zugende, vorgeschrieben.

<http://www.fra.dot.gov/downloads/counsel/fr/pbeoticfr.pdf>

D.h. der Lokführer ist jederzeit über die Bremsfähigkeit des Güterzuges vollständig informiert.

Und die Deutschen ?

Wir haben Güterzüge mit einer Maximal-Länge von 750 Metern, allerdings in einem wesentlich dichter besiedeltem Gebiet, mit sehr viel höheren Kollisionsmöglichkeiten.

In den letzten Jahren sind einige Unfälle aufgetreten, deren Ursachen – soweit bekannt – in einer nicht durchgängigen Hauptluftleitung begründet sind.

- Tote, Verletzte, Kontaminierte, Verängstigte -

20.11.1997 Elsterwerda

26.02.2002 Wampersdorf

09.09.2002 Bad Münden

17.03.2004 Osnabrück

Die Züge werden, nach Zusammenstellung vor Abfahrt, - recht personalintensiv - auf Bremsfähigkeit mehr oder weniger gewissenhaft überprüft.

Innerhalb eines Betriebsversuches der DBAG wurde der "Münderaner" Zug nur hinter dem ersten Wagen der Lok getestet.

Während der Fahrt existiert keinerlei Kontrolle über die Bremsfähigkeit.

<http://stoerfall-badmuender.de/data/bewertungdesebagutacht.pdf>

Fazit:

Vorurteile sind auch nicht mehr das, was sie einmal waren. Die Amis zeigen uns seit 15 Jahren, wie es geht, und wir kutschieren noch Gefahrgüter durch die Gegend, wie zu Großvaters Zeiten.

http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1000773/Bremsluftkontrolle-ueberwachung.pdf

Seit Mitte der '90 ger Jahre wird im Bundesverkehrsministerium über die Einführung eines Telematiksystems

zur Ortung von Gefahrgütern diskutiert, ... warten auf Europa.
Spätestens seit 1992 wird sicher auch über die Einführung eines EOT - End of Train Device diskutiert,
... warten auf Europa.
Und wenn sich eines Tages alle geeinigt haben sollten, folgt der Disput über die Quadratwurzel.
Das Totschlag-Argument "Europa" darf hier nicht ziehen, es geht um unsere ureigenen Interessen als
bedeutendes Transitland.
Hinweis: Die US-Amerikanische "Federal Railroad Administration" wird kanadischen und mexikanischen
Güterzügen die Benutzung des Eisenbahnnetzes ohne die entsprechenden EOT's schlichtweg verboten
haben, - das funktioniert.

Zitat Ende

Evtl. haben wir ja alle gemeinsam die Chance das o.g. Thema zu bewegen.
Von Seiten des EBA stammt folgende Email:

Zitat Anfang:

AW: Störfall Bad Münden: 09.09.2002 - 09.09.2007, fünf Jahre, und kein Ende.
17.09.2007 14:48:14 Westeuropäische Normalzeit
Sehr geehrter Herr Reinicke,
Bezug nehmend auf unser letztlich geführtes Telefonat und ergänzend zu Ihren Recherchen möchte ich
folgendes ausführen:
Die von Ihnen geforderte Bremsentechnik bzw. -ausrüstung kann von der genehmigenden Behörde bei
Neuzulassungen nicht gefordert werden. Die Anforderungen ergeben sich in erster Linie aus europäischen
Spezifikationen, aber auch aus anderen anerkannten Regeln der Technik. Diese sehen ein EOT z.Zt. nicht
vor. In den entsprechenden Regelsetzungs- bzw. Normungsgremien ist eine Einführung dieser Technik
auch nicht erkennbar. Hinsichtlich des Gefahrgutrechts sieht die Sache etwas anders aus. Anlässlich eines
Telematik-workshops im Frühjahr wurde ein Vortrag der Fa. Knorr-Bremse über diese Technik gehalten.
Auf diesen Vortrag aufbauend wird sich der Ausschuss Tank und Fahrzeugtechnik des RID-
Fachausschusses in seiner nächsten Sitzung mit dem Thema beschäftigen. Über diese Ausschüsse
werden Regelwerksänderungen im RID eingebracht bzw. umgesetzt. Ich hoffe, Ihnen weitergeholfen, bzw.
Sie auf den neuesten Stand – soweit unseren Zuständigkeitsbereich betreffend - gebracht zu haben.
Mit freundlichen Grüßen

Zitat Ende

Wenn aber nur Gefahrgut-Transporte mit EoT's ausgestattet werden sollten, ist das mal
wieder etwas unfertig, bzw. kurzfristig, bzw. voll daneben. Der normale Güterzug hat
bei Bremsproblemen durchaus das Potenzial, Gefahrgutzüge zu gefährden bzw. zur Explosion
zu bringen. (Bad Münden mit anderem Richtungsverkehr)

Fein von ihnen zu hören.

Viele Grüße

Dirk Reinecke

- Dipl. -Volkswirt -
Vors. "Störfall Bad Münden e.V."
Angerstr. 27 a
31848 Bad Münden

Tel. 05042 / 929860
FAX 05042 / 929862

Email: daevdr@aol.com
home: www.stoerfall-badmuender.de