

04.02.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

Jacques Barrot ist Vizepräsident der Kommission und für den Verkehr zuständiger Kommissar der Europäischen Union.

http://ec.europa.eu/commission_barroso/barrot/index_de.htm

Weiter unten finden Sie - chronologisch absteigend- den Schriftwechsel bis zu seiner Stellungnahme.

Letztendlich war die Ursache vom 09.09.2002 das Bremsversagen des mit Epichlorhydrin beladenen Güterzuges. - Ein schlabberiges Bremsdruck-Ventil hat vermutlich versagt -

Bei den US-Amerikanern wäre das niemals passiert, denn sie haben seit 1992 eine zuverlässige techn. Lösung, die diese Vorkommnisse verhindert. (s.unten)

Bis Ende 2008 wird der EU-Kommission also ein Vorschlag bzgl. der Einführung eines vergleichbaren Systems vorgelegt. Die Umsetzung dürfte sich auch noch ein bisschen verzögern.

Damit liegen wir ca. 20 Jahre hinter US-amerikanischen Standards.

Dabei haben die Amis überhaupt nicht ein derartig großes Transit-Problem wie ausgerechnet Deutschland. In den letzten Wochen hat z.B. Herr Mehdorn einen Güterzug aus Peking in Hamburg begrüßt. Diese Verbindung soll zukünftig regelmäßig verkehren. -schön -

Welche Bauart haben eigentlich Bremsdruck-Ventile aus China, Kasachstan, der Mongolei, Rußland der Ukraine oder Nordkorea ????????

Wie zuverlässig sind deren Bremsdruckleitungen und -Kupplungen ????????

Jacques Barrot weiß, daß auch europäische Mühlen nur langsam mahlen.

"Als Zwischenlösung schlägt sie vor (die Kommission), durch bilaterale und multilaterale Vereinbarungen für einen ungehinderten Zugverkehr zu sorgen."

D.h. insbesondere Deutschland, als größtes Transitland, hat hier eine Vorreiterrolle zu übernehmen, und kann sich nicht permanent auf "Europa" beziehen.

Hier gilt auch das Gebot der Subsidiarität. D.h. der Änderungsdruck muß "von unten" kommen.

Allein das Land Niedersachsen hatte bereits 3-mal Anlaß (2X Osnabrück, 1x Bad Münster) den Entscheidern auf die Füße zu treten.

- Steter Tropfen höhlt den Stein -

Nun denn.

Dirk Reinecke

- Dipl. -Volkswirt -

Vors. "Störfall Bad Münster e.V."

Angerstr. 27 a

31848 Bad Münster

Tel. 05042 / 929860

FAX 05042 / 929862

Email: daevdr@aol.com

home: www.stoerfall-badmuender.de

Zitate Anfang:

RE: End of Train Device

01.02.2008 11:20:30 Westeuropäische Normalzeit

Sehr geehrter Herr Reinecke,

anliegend übersende ich Ihnen zur Information und Kenntnisnahme die Antwort der Europäischen Kommission auf die von Frau Dr. Sommer verfasste Anfrage zum Thema "End of Train Device".

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Martina Pailer
Assistentin von Dr. Renate Sommer, MdEP

Rue Wiertz 60
ASP 10 E 152
B-1047 Brüssel
Tel.: +32 2 283 73 83
Fax: +32 2 284 93 83
E-Mail: rsommer-assistant2@europarl.eu.int

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-6059/07
von Renate Sommer (PPE-DE)
an die Kommission**

Betrifft: "End of Train Device"

Die Europäische Kommission sorgt für eine Harmonisierung der technischen Normen, um einen integrierten europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. Sicherheitsvorschriften sind wichtiger Bestandteil der Harmonisierungsvorschriften, die ein gemeinsames Eisenbahnsicherheitskonzept aufbauen sollen.

Die Sicherheit des Schienenverkehrs ist ein bedeutsames Anliegen der Europäischen Union, weil hierdurch die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs erhöht werden.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende Fragen:

1. Was hält die Kommission von dem so genannten „End of Train Device“?
2. Kann die Kommission mitteilen, ob sie plant, den so genannten „End of Train Device“ in gemeinschaftliche Vorschriften festzuschreiben?
3. Wenn ja, wie sieht die zeitliche Planung hierfür aus?

**E-6059/07DE
Antwort von Herrn Barrot
im Namen der Kommission
(31.1.2008)**

Die Kommission bleibt ihrem Ziel verpflichtet, einen gemeinsamen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, in dem die Vorschriften über die Interoperabilität und die Sicherheit eine zentrale Rolle spielen. Zu diesem Zweck werden die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) von der Kommission regelmäßig überarbeitet.

Bisher gibt es keine gemeinsamen Spezifikationen für Zugschlussignale oder generell für das Zugende und dessen Sichtbarkeit. In ihrer Entscheidung 2006/920[1] über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems weist die Kommission auf die Notwendigkeit hin, im Rahmen der nächsten Überarbeitung der TSI eine technische Lösung zu erarbeiten. Als Zwischenlösung schlägt sie vor, durch bilaterale und multilaterale Vereinbarungen für einen ungehinderten Zugverkehr zu sorgen.

Die Kommission hat die Europäische Eisenbahnagentur mit der Änderung bestimmter TSI beauftragt, darunter auch die genannte TSI über Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung. Im Rahmen ihres Auftrags wird die Agentur sich mit Fragen bezüglich der Sichtbarkeit des Zugendes befassen und die Notwendigkeit gemeinsamer technischer Vorschriften prüfen. Ihrem Arbeitsprogramm entsprechend wird die Agentur ihre Schlussfolgerungen Ende 2008 vorlegen und der Kommission eine Empfehlung über mögliche technische Anpassungen der TSI aussprechen.

From: DAEVDR@aol.com [<mailto:DAEVDR@aol.com>]
Sent: 27 November 2007 17:28
To: SOMMER Renate
Subject: Re: End of Train Device

Sehr geehrte Frau Dr. Sommer,

vielen Dank für die Aufmerksamkeit, mit der Sie die o.g. Sache verfolgen.
Bitte informieren Sie mich über den weiteren Verlauf der Angelegenheit.
Insbesondere interessiert natürlich die Antwort der Europäischen Kommission auf Ihre Anfrage.

Viele Grüße

Dirk Reinecke

End of Train Device

27.11.2007 14:09:52 Westeuropäische Normalzeit
Sehr geehrter Herr Reinecke,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 11. Oktober 2007, in der Sie um Unterstützung bitten für die Einführung des so genannten "End of Train Device". Bitte entschuldigen Sie die späte Beantwortung Ihrer Anfrage.

Anliegend übersende ich Ihnen zur Kenntnisnahme die von mir verfasste schriftliche Anfrage an die Europäische Kommission zum Thema "End of Train Device" anlässlich Ihrer Angelegenheit.

Ich habe mich an die Kommission gewandt, weil sie als einzige EU-Institution das so genannte Initiativrecht besitzt, d. h. dass allein die Kommission Vorschläge für neue europäische Rechtsvorschriften, die sie dem Europäischen Parlament und dem Europäischen Rat vorlegt, erarbeiten kann. Gesetzesvorschläge können nur von ihr ausgehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Renate Sommer, MdEP

11.10.2007

Störfall: Bremsversagen von Güterzügen - techn. Systeme aus grauer Vorzeit

Sehr geehrte Frau Sommer,
sehr geehrte Herren,

in 2002 hatten wir hier in Bad Mündersheim einen schweren Gefahrgutunfall (09.09.02, 40 to. Epichlorhydrin, krebserregend, mutagen) - Bremsversagen.
Ich kann mir vorstellen, daß Sie sich als EU-Parlamentarier für das Thema interessieren, und ich bitte um Ihre Unterstützung. Sollte die Thematik nicht zu Ihrem Tätigkeitsbereich gehören, nennen Sie mir bitte entsprechende Ansprechpartner.

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 (Benzin)

26.02.2002 Wampersdorf

09.09.2002 Bad Mündler (Epichlorhydrin)

17.03.2004 Osnabrück (Acrylnitril)

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 '90er 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 Mündler: 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. kurzsichtig, bzw. voll daneben. Der normale Güterzug hat bei Bremsproblemen durchaus das Potenzial, Gefahrgutzüge zu gefährden bzw. zur Explosion zu bringen. (Bad Mündler mit anderem Richtungsverkehr)

Fein von ihnen zu hören.

Viele Grüße

Dirk Reinecke