

## **Jahreshauptversammlung „Störfall Bad Münster e.V.“ vom 25.10.2006**

### **Die Kernforderungen des "Störfall Bad Münster e.V." lauten:**

1. bundeseinheitliches Ortungssystem für Gefahrguttransporte aller Art. (Telematik- Respondertechnik; Workshop des BMVBW vom 11.06'99)
2. bundeseinheitliche Führungsstruktur zur Bewältigung derartiger Krisen
3. sofortigen Informationsaustausch zwischen Wissenschaft und Politik
4. Installation kompetenter, unabhängiger Kontrollgremien im Sicherheitsbereich der Bahn
5. Wahrheit und Klarheit gegenüber den Betroffenen. Einwandfreie Dokumentation einer evtl. Kontamination und der möglichen Folgen.

### **1. bundeseinheitliches Ortungssystem für Gefahrguttransporte aller Art.**

#### **Störfall Bad Münster: Menschliches Versagen ? -Lathen-**

18.10.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,  
es fällt schwer, das o.g. Ereignis zu kommentieren. Unweigerlich macht man sich verdächtig, einem Kreis von Zeitgenossen anzugehören, die alles schon besser gewußt haben, aber erst im Nachhinein - pietätlos- schlaue Reden schwingen. Ich werde mich bemühen diesem Eindruck zu entgehen.

Es bestehen frappierende Parallelen mit dem schweren Zugunglück vom 09.09.2002 in Bad Münster.

Ohne Frage wird davon ausgegangen, daß ein Kontrollsystem funktioniert und automatisch eingreift, wenn der Transrapid über die Teststrecke geschickt werden soll, und Hindernisse die Fahrstrecke blockieren. -Tragischerweise ein Irrtum -

Diese Systeme sind zwar existent, aber im sog. Versuchsbetrieb wohl eher hinderlich gewesen. Der Kontrollwagen wurde eben nicht nur für Reinigungszwecke, sondern auch für Versuchszwecke genutzt, und war schon in der Vergangenheit Anlaß von gefährlichen Situationen. Der sog. behördlich genehmigte Regelbetrieb sieht aber Versuchsbedingungen nicht vor.

Bad Münster: Der zusammengestellte Gefahrgutzug wurde in Han. Seelze vor Abfahrt im Rahmen eines Betriebsversuchs der DB AG nur einer sog. Durchgangsbremssprüfung unterzogen. D.h. bremst der 1. Wagen hinter der Lok ? - und Abfahrt

Der Unterschied:

Bad Münster war ein Betriebsversuch im Regelbetrieb, Lathen war ein Regelbetrieb auf einer Versuchsstrecke.

#### **These: Sicherheitstechnik existiert, wird aber nicht genutzt.**

Bei der DB AG ist es der schnöde Versuch gewesen, Personalkosten einzusparen. Zuverlässige Systeme, die das Bremsvermögen eines Güterzuges auch während der Fahrt kontrollieren, gibt es durchaus, werden aber von der DB AG nicht eingesetzt. Stattdessen werden Kosten im Sicherheitsbereich eingespart, indem die Personalausstattung reduziert wird, ohne parallel die technischen Möglichkeiten in der Sicherheitstechnik auszunutzen.

Bei dem Betreiber der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE), sowie der Industrie-Anlagen Betriebsgesellschaft (IABG) wird die Motivation des Zurückfahrens von Sicherheitsmaßnahmen die parallele Nutzung von Versuchs- und Regelbetrieb sein. Die vorhandene Sicherheitstechnik wurde nicht hinreichend genutzt, um die Flexibilität für den Versuchsbetrieb zu erhalten.

#### Was lernen wir daraus ?

Wenn eine Versuchsanlage "schleichend" zu einer Anlage im Regelbetrieb konvertiert, (Personenbeförderung, 500.000 Fahrgäste) existieren naturgemäß keine ausreichenden Sicherheitsauflagen für den Betreiber. Versuchsanlagen, die diesem Risiko ausgesetzt sind, gibt es allerdings nicht sehr oft. D.h. der tragische Unfall in Lathen ist eher als singuläres Ereignis zu definieren.

Wenn allerdings im Regelbetrieb der DB AG experimentiert wird, sind Unfälle a´ la Bad Münden auch in Zukunft sicher nicht als singuläres Ereignis zu verstehen.

#### Betriebsversuche der DB AG im Regelbetrieb:

- Durchgangsbremssprüfung (nach Bad Münden beendet)
- Fahrdienstleitung ohne Kompetenz bei Rotsignal-Verstößen.  
(nach Bad Münden beendet)

#### Betriebsexperimente der DB AG im Regelbetrieb, weil so kostengünstig:

- Bremsdruckventile ohne Arretierung (angeblich bis 12.2004 alle ausgetauscht)
- Bremsfähigkeit von Güterzügen in Fahrt, ohne Kontrollmöglichkeit
- Erdung der Oberleitungen bei Unfällen nicht bundesweit geregelt
- Gefahrgutkennung über Blechschilder, GPS-Ortung wird nicht eingesetzt
- Zugfunk auf 20% der Strecken (Schrozberg 2003) nicht vorhanden  
<http://www.zdf.de/ZDFde/inhalt/0/0,1872,2051456,00.html>

Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) -80 Seiten Bestätigung unserer Forderungen-

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

Bewertung des EBA-Gutachtens - Seltsamigkeiten

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

#### Fragen:

- Können wir uns den Verzicht auf zeitgemäße technische Ausstattung, angesichts des Menetekels von Lathen, im Regelbetrieb der DB AG weiter leisten ?
- Kann es sich die DB AG leisten, Experimente im Regelbetrieb zu Lasten unserer aller Sicherheit zu betreiben, angesichts der Diskussion um die Privatisierung des Schienennetzes ?

#### **These: Der Faktor Mensch verfällt in Routine, die Technik nicht.**

In Lathen führte die anfängliche Professionalität des Personals zur Routine, die Routine wiederum zu Nachlässigkeiten, die Nachlässigkeiten zu menschlichem Versagen. In Bad Münden unterlag der Lokführer vermutlich ähnlichen Umständen, die Gewissenhaftigkeit war ihm abhanden gekommen.

Der Strafbefehl gegen den Lokführer - Der Watschenmann ist gefunden.

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

Wie die Begründung des Strafbefehls auch gesehen werden kann .... -des Pudels Kern.

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

Transrapid und Güterzug sind schienengebundene Systeme, die sich durch vorhandene technische Lösungen hochsicher betreiben lassen. Der menschliche Faktor als Risiko läßt sich hier, im Gegensatz zum Strassenverkehr, besonders effektiv eliminieren. Mehrfach autonom reagierende Kontrollmechanismen sind Standard in der industriellen Fertigung und Energiegewinnung, im Transportwesen scheinbar nicht. Warum nicht ?

- In Lathen wurde die Kontrolle des Faktors Mensch einer Zwitterfunktion der Anlage geopfert.
- In Bad Münden wurde die Kontrolle des Faktors Mensch den Kostenminimierern geopfert.

Beide Motive führten zu erschreckenden Ergebnissen aufgrund menschlichen Versagens.

#### Frage:

Wenn Lathen, wie oben beschrieben, als singuläres Ereignis zu werten ist, Bad Münden aber als wiederholbares, ist es dann nicht an der Zeit, die Ursachen vom 09.09.2002 bevorzugt aus der Welt zu schaffen ?

#### **These: Menschliches Versagen ist Ausfluß, nicht Ursache oben beschriebener Ereignisse**

Die Staatsanwaltschaft Osnabrück wird den Lokführer und zwei Mitarbeiter der Fahrleitstelle in Lathen verklagen. In Schrozberg wurde ein Fahrdienstleiter, in Bad Münden der Lokführer aufgrund menschlichen Versagens strafrechtlich verfolgt. - Weitere Beispiele können angeführt werden - Aus Sicht der Staatsanwaltschaft fraglos nachvollziehbar.

Vor 120 Jahren gab es noch sog. Bremserkanzeln auf den hinteren Waggonen von Güter- und Personenzügen. Angenommen dieses handbetriebene Bremssystem würde noch existieren, der Bremser wäre kurz vor Bad Münde "eingenicke", und hätte damit den Unfall verursacht, so wäre auch er strafrechtlich zu verfolgen. Der Staatsanwalt kann keine Systemveränderung verlangen, hier ist der Gesetzgeber gefragt.

D.h. die Jurisprudenz ist nicht in der Lage den Transportanbieter für seine mangelhafte Sicherheitsausstattung zu verantworten, sondern ist quasi gezwungen die Systemmängel am menschlichen Faktor festzumachen.

Die Überforderung des Faktors Mensch ist hier demnach Ausfluß mangelnder Sicherheitstechnik.

Letztendlich ist der Mensch also Opfer und nicht Ursache der o.g. Ereignisse, weil seine Reaktion auf Überforderung juristisch bedroht ist, die "Nicht-Investition" in zeitgemäße Sicherheitstechnik aber keineswegs.

- So geht das nicht weiter -

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](mailto:daevdr@aol.com)

[www.stoerfall-badmuender.de](http://www.stoerfall-badmuender.de)

## **2. bundeseinheitliche Führungsstruktur zur Bewältigung derartiger Krisen**

### **3. sofortigen Informationsaustausch zwischen Wissenschaft und Politik**

#### **Störfall Bad Münde: Erfolgsmeldung -zentralisierte Taskforce bei Chemieunfällen**

16.09.06

Sehr geehrte Damen und Herren,

vier Jahre nach dem Zugunglück von Bad Münde wurden weitere Konsequenzen aus dem Desaster vom 09.09.02 gezogen.

Die Forderung nach zentralen Strukturen zur Bekämpfung von Großschadenlagen ist mit der Installation der Analytischen Task Force (ATF) durch das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) erfüllt worden. Bei der Analytischen Task Force (ATF) handelt es sich um hoch spezialisierte mobile Einsatzkräfte mit herausragenden Fähigkeiten auf dem Gebiet der chemischen Analytik, die über die üblichen Möglichkeiten der kommunalen Gefahrenabwehr in Verantwortung der Länder hinausgehen.

<http://www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/bkknewslettertaskforce506.pdf>

#### Technisches Equipment:

FT/IR-Fernerkundungsgerät, FT/IR-Fest/Flüssig-Spektrometer,  
Gaschromatograph/Massenspektrometer, Kombinationsgasmessgerät  
IT-Technologie, Kommunikationstechnik, Ausbreitungs- und Datenbanksoftware

Die Ausstattung ist so ausgelegt, dass eine Luftverlastung möglich ist, um die ATF von ihrem Standort innerhalb von zwei bis maximal drei Stunden nach Alarmierung an jeden Ort innerhalb eines Aktionsradius von etwa 200 km zu verbringen. Bad Münde liegt z.B. unter dem dem Schirm des ATF-Standes Hamburg.

In Verbindung mit der Empfehlung des Umweltbundesamtes zum Einsatz von Human-Biomonitoring bei einer stör- oder unfallbedingten Freisetzung von Chemikalien mit Exposition der Bevölkerung <http://www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/ubahbmbeistoerfallen0706.pdf> hätten wir hier in Bad Münde in 2002 folgende Probleme nicht gehabt:

- Welches Zeug ist da gerade in die Luft geflogen ?
- Welche Folgeprodukte ergeben sich ?
- Wo befindet sich die Giftwolke aktuell ?
- Wo schlägt sie sich nieder ?
- Kocht durch Sonneneinstrahlung der Niederschlag erneut auf ?
- Wo müssen zwingend Evakuierungen vorgenommen werden ?
- Reicht es, die Bevölkerung auf Leberwerte zu testen ?
- Wie ist der Kreis vermutlich kontaminierter effektiv einzugrenzen ?
- Wie sichern wir gerichts feste Beweise ?

Wenn es also gerumst hat, sind wir mittlerweile verdammt gut aufgestellt.

Von Seiten der Politik wurden demnach viele Lehren gezogen und Verbesserungen bei der Bekämpfung von Großschadenslagen vorgenommen.

Welche Konsequenzen hat der Unfallverursacher (DB AG) gezogen ?

- die nicht arretierbaren Bremsdruck-Luftventile wurden aus dem Verkehr gezogen.
- die Fahrdienstleitungen dürfen nach der neuen Konzernrichtlinie den Lokführer jetzt sogar fragen, warum er über ein Rotsignal gefahren ist.
- Eine vollständige Bremsprüfung des zusammengestellten Güterzuges ist wieder zwingend.

- na prima -

Nach wie vor dümpeln andere Themen bei der DB AG weiter so dahin:

- Wo bleiben die GPS-Ortungssysteme bei Gefahrgut-Transporten, damit die Einsatzkräfte sofortige Info's über die Prägnanz des Stoffes erhalten ?
- Wo bleibt die Bremsdruck-Sensorik während der Fahrt ?
- wo bleiben verbindliche Vereinbarungen zur Übernahme der Erdung von Oberleitungen ?

Sind diese überfälligen Maßnahmen nicht ergriffen worden, weil die DB AG gerade im Clinch mit dem Bund bzgl. der Übernahme des Schienennetzes liegt, oder ist einfach lange nichts passiert ?

-Aufwachen meine Herren-

Nun denn

**Dirk Reinecke**

#### **4. Installation kompetenter, unabhängiger Kontrollgremien im Sicherheitsbereich der Bahn**

##### **Störfall Bad Münde: Das Eisenbahn-Bundesamt zum Unfall vom 09.09.2002**

18.10.05

Sehr geehrte Damen und Herren,

das EBA (Eisenbahn-Bundesamt) hat mit seinem Bericht vom 01.07.2004 zum Zugunglück von Bad Münde 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](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 Münden“ 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 Waggonen 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 Münden 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 Münden“ 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 zwischenzeitlich 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 (lfd. 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 Münster“ (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 Münster 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](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 h) 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) bahnseitig 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](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

## 5. Wahrheit und Klarheit gegenüber den Betroffenen. Einwandfreie Dokumentation einer evtl. Kontamination und der möglichen Folgen

**Thema: Störfall: Info-Veranstaltung des MI/Nds. – „Langsam“ ernährt sich das Eichhörnchen-**

**Datum:** 18.02.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie es ja schon gewohnt sind, hier einige Pressestimmen zu den aktuellen Ereignissen rund um das Zugangsglück vom 09.09.2002. Vorab ein paar Anmerkungen:

- Die Menschen auf dem Podium der Veranstaltung müssen eine Suppe auslöffeln, die uns die DB AG eingebrockt hat, indem Sie hier insg. 40 Tonnen Epichlorhydrin auf sehr ungewöhnliche Weise abgeladen hat. (EBA-Gutachten)
- Auf Nachfrage wurde von Seiten der MHH behauptet, daß die Testergebnisse (Triplequad) nicht valide sind. Das möchte ich zunächst so stehen lassen, obwohl ich Anfang Jan. '06 eine andere Information von Seiten der MHH bekam. (zumindest ein mir bekannter Journalist ebenso, demnach verfüge ich noch nicht über einen Tunnelblick)
- Die Frage an die MHH hätte aber bereits im Januar 2005 erfolgen müssen, und zwar von Seiten des MI/Nds. Warum nicht? Kein Telefon?  
Wenn das MI schon ein "Kompetenzzentrum Großschadenlagen" besitzt, dessen Aufgabe vorrangig darin besteht, Expertenrat bei Großschadenlagen einzuholen und zu koordinieren, so ist eine Funkstille über 12 Monate in dieser heiklen Sache nicht zu verstehen.
- Die Aussage des MS/Nds., daß die Chance aufgrund der Kontamination an Krebs zu erkranken bei 1 zu 13 Mio. liegt, entspricht ungefähr der Chance eines Sechсers im Lotto. (Dr. Kruse widersprach dieser Relation) Derzeit ist nach unserer Auffassung dieses Verhältnis überhaupt nicht der "springende Punkt". Zum einen geht es zunächst darum, ob grundsätzlich von dritter Seite den Menschen hier in Bad Münden Schaden zugefügt wurde. (Juristisch bedeutsam) Zum anderen lehren uns die Fälle der Kontamination mit Toxiden aus der Vergangenheit, daß spätere Erkenntnisse eine andere Sprache sprechen. (Holzschutz, Weichmacher, Asbest, Feinstäube ...etc.)

Das alles ist "dumm gelaufen" und Vergangenheit. - nicht reparabel.  
Hakeleien bringen uns nicht weiter, und keinem der Verantwortlichen auf dem Podium ist böser Wille zu unterstellen. Die Zusage der Gegenbeprobungen ist ein Lichtblick.

- Es dauert -

Nun denn

Dirk Reinecke

Prozesstermine:

LG Hannover, i.d.S. Einsatzkräfte: 29.11.2006  
-vermutlich befristete Aussetzung, neue Vorsitzende

LG Hannover, i.d.S. Seidler: 17.01.2007  
-Beweisaufnahme, neue Vorsitzende