

**Thema: Störfall Bad Münster: Selbstverständlichkeiten, die nicht existieren -Lathen-**  
**Datum: 12.10.06 14:50:39 (MEZ) Mitteleuropäische Zeit**  
**Von: DAEVDR**

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, - Selbstverständlichkeiten -

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.

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. Durchgangsbremsprüfung 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) existieren 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 Münster auch in Zukunft sicher nicht als singuläres Ereignis zu verstehen.

Betriebsversuche der DB AG im Regelbetrieb:

- Durchgangsbremsprüfung (nach Bad Münster beendet)
- Fahrdienstleitung ohne Kompetenz bei Rotsignal-Verstößen.

(nach Bad Münster 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

Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) -80 Seiten Bestätigung unserer Forderungen-  
[www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/eisenbahnbaumtbericht151005.pdf](http://www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/eisenbahnbaumtbericht151005.pdf)

Bewertung des EBA-Gutachtens - Seltsamigkeiten –  
[www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/bewertungdesebagutacht.pdf](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 Münster unterlag der Lokführer vermutlich ähnlichen Umständen, die Gewissenhaftigkeit war ihm abhanden gekommen.

Der Strafbefehl gegen den Lokführer - Der Watschenmann ist gefunden –  
[www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/strafbefehl2version.pdf](http://www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/strafbefehl2version.pdf)

Wie die Begründung des Strafbefehls auch gesehen werden kann .... -des Pudels Kern.-  
[www.stoerfall-badmuender.de/neu/data/despudelskern.pdf](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.

- In Lathen wurde die Kontrolle des Faktors Mensch einer Zwitterfunktion der Anlage geopfert.
- In Bad Münster 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 Münster aber als wiederholbares, ist es dann nicht an der Zeit, die Ursachen vom 09.09.2002 bevorzugt aus der Welt zu schaffen ?

Nun denn

Dipl.-Volkswirt

**Dirk Reinecke**

Vors. „Störfall Bad Münster e.V

Angerstr. 27a,  
31848 Bad Münster

Tel.:05042/929860  
Fax:05042/929862

Home: [www.stoerfall-badmuender.de](http://www.stoerfall-badmuender.de)  
eMail : <mailto:DAEVDR@aol.com>