

Presseerklärung des „Störfall Bad Münster e.V.“ zum dritten Jahrestag des Zugunglücks vom 09.09.2002 (Epichlorhydrin)

Bad Münster, 07.09.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorab möchten wir Ihnen mitteilen, daß eine angedachte Tagung zum Jahrestag auf Mitte Januar 2006 verschoben wird. (Teilnehmer: MI Nds., NLGA, Fachreferenten)

Gründe:

- Heisse Phase des Wahlkampfes.
evtl. Verlust von Ansprechpartnern im Bund, aufgeregte Kommunal- Landes- und Bundespolitiker.
- Die zum 09.09.2005 avisierten Ergebnisse zur Blutuntersuchung liegen noch nicht vor.
Die Hämoglobin-Addukte von 77 Proben wurden bei einer Empfindlichkeit von 10 Picomol untersucht, weitere 251 Proben folgen bis Mitte Dezember 2005
Die Überprüfung durch das "konkurrierende" Institut steht noch aus.
- Das NLGA hat zugesagt, Herrn Dr. Kruse -Leiter der Toxikologie der Uni. Kiel-, über den Untersuchungsaufbau sowie die Methodik vollständig zu informieren.
Wir erhoffen uns durch dessen Beteiligung, sowie durch die Veröffentlichung des Berichtes innerhalb der "Deutschen Forschungsgemeinschaft" (www.dfg.de) durch die Institute, daß wir es mit objektiv bewertbaren Ergebnissen zu tun haben werden.

nachfolgend möchte ich versuchen, Ihnen darzustellen, welche positiven und negativen Entwicklungen sich seit dem 09.09.2002 im Bereich der Vermeidung bzw. Bekämpfung von Großschadenlagen aus unserer Sicht ergeben haben.

Angesicht der schlimmen Situation und des scheinbar vollkommen wirren Krisenmanagements der ersten Tage in New Orleans ist das nicht einfach, zumal diese zumindest die Thematik "Bad Münster" berührt.

1. Kann es auch heute noch zu einem Gefahrgutunfall dieser Art in Bad Münster geben ?

Allerdings - Die DB AG/Railion hat nach unserer Erkenntnis nicht angemessen reagiert. Das Personal zur Prüfung der Bremsfähigkeit von Güterzügen wurde zwar seit 03.2004 verdoppelt. Nach Erkenntnissen der Oberstaatsanwaltschaft Hannover im Verfahren gegen den Lokführer wurde der "Bremsdefekt" aber während der Wartezeit des Zuges auf dem Seelzer Bahnhof verursacht. D.h. nur eine technisch machbare, zuverlässige Überprüfung des Bremspotentials während des Betriebs hätte die Weiterfahrt des Zuges vermeiden können. Die Konzernrichtlinie der DB AG "Züge fahren und rangieren" (Modul 408.01-09) führte damals dazu, daß der Lokführer bei Durchfahrt des Rotsignals bei Empelde die Fahrdienstleitung zwar um Entsperrung des Signals bitten mußte, diese aber aufgrund der o.g. Konzernrichtlinie keinerlei sonstige Nachfrage, z.B. Ursache der Vorbeifahrt, stellte. D.h. Die sog. Kontrollinstanz wird hier ihrer eigentlichen Funktion beraubt. Ein Unding, daß zumindest eine wesentlich Ursache für den Crash in Bad Münster war, aber scheinbar zu keinen Abänderungen geführt hat.

2. Kann es auch heute noch zu Identifizierungsproblemen bei Kesselwagenunglücken kommen ?

Allerdings - Die DB AG/Railion/Stinnes verfügt zwar über ca. 16.000 GPS-Ortungssysteme, die eine zeitnahe und verbindliche Identifizierung des Gefahrguttransportes ermöglichen würden. Diese Systeme werden allerdings nicht zu diesem Zweck eingesetzt, sondern aus Logistikgründen im allgemeinen Güterverkehr. D.h. die DB AG/Railion/Stinnes optimieren mit dieser äußerst sinnvollen Technik zwar eifrig die Gewinnsituation, da es sich beim Sicherheitsgewinn "nur" um ein öffentliches Bedürfnis handelt, wird dieses hier nur in Teilbereichen als Nebeneffekt gesehen. -Alle Vorurteile bestätigt-

3. Kann es auch heute noch zu Problemen mit der Erdung von Oberleitungen kommen.

Auf unserer lokalen Ebene wohl kaum. Bei dem lokalen Notfallmanagement der DB AG/Railion bzw. Versorgungsunternehmen und Feuerwehren handelt es sich "um gebrannte Kinder".
Anderorts ist nach unserer Kenntnis kein allgemeiner Standard vorgesehen.

4. Kann es auch heute noch zu Fehleinschätzungen bei der Analyse des Gefährdungspotentials kommen ?

Der Beweis steht aus, und so soll es auch bleiben. Als erstes ist hier das Kompetenzzentrum Großschadenlagen am MI des Landes Niedersachsen zu nennen. Inwiefern es in der Lage ist in derartigen Situationen die Einsatzkräfte und Entscheider vor Ort mit Handlungsempfehlungen zu unterstützen, bleibt z. Zt. ungewiss.

Daß die Landesregierung dem Thema "Großschadenlagen" eine erhöhte Bedeutung zumißt, ist zu begrüßen. Wir hoffen, daß sich dieses Kompetenzzentrum im Ernstfall als solches erweisen wird und nicht nur so heißt.

Von Seiten des Bundesinnenministeriums sind innerhalb der letzten Jahre insgesamt 650 Einheiten sog. ABC-Erkundungsfahrzeuge den örtl. Einsatzkräften zur Verfügung gestellt worden. Auch demnach ist eine ähnlich gelagerte Situation vermutlich z. Zt. exakter zu analysieren.

Von Seiten des Bundesinnenministeriums ist zudem die Gründung des "Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe" initiiert worden. (BBK)

Aus unserer Sicht ein guter Schritt auf dem richtigen Weg. Die von dieser Behörde in Auftrag zu vergebenden sog. "Ferndetektions-Einheiten" hätten die Situation hier vor Ort entscheidend beeinflußt. Die Verteilung und Analyse der Schadstoffwolke hätten beweissicher vorgenommen werden können. -Derzeit steht diese Technik allerdings noch nicht zur Verfügung-
Ferner erhoffen wir uns von der Zentralisierung, in Form des BBK, schlagkräftigere Personal- und Geräteausstattung bei zukünftigen Großschadenlagen. Der Hinweis auf das Elbe-Hochwasser bzw. das o.g. aktuelle Ereignis in den USA mag an dieser Stelle genügen.

5. Kann es auch heute noch zu einer unzureichenden Erfassung von potentiell kontaminierten Betroffenen kommen ?

Auf unserer lokalen Ebene wohl kaum. Bei den lokalen Behörden handelt es sich ebenfalls "um gebrannte Kinder".

Dem Bundesinnenministerium liegt bereits von kompetenter Seite ein Antrag vor, bei ABC-Unfällen die beteiligten Einsatzkräfte und sonstige Betroffene einem bundesweit standardisierten Verfahren zu unterziehen, um z.B. Blut- und Urinproben zu entnehmen, die eine spätere beweissichere Analyse und Dokumentation ermöglichen.

Fazit:

Die Kernforderungen des "Störfall Bad Münde 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.

Diesen Forderungen sind wir, wie es jetzt aussieht, schon ein Stückchen näher gekommen. Wir fanden Gehör und Verständnis, auch bei den relevanten politischen Entscheidern.

Daß die aus unserer Sicht positiven Trends nicht explizit Ergebnis unserer Forderungen sind, steht fest. Wenn wir es allerdings geschafft haben sollten, auch nur einen sehr kleinen Beitrag zur Entwicklung einer effektiveren Gefahrenvermeidung und -abwehr geleistet zu haben, ist das ein Riesenerfolg.

Die DB AG/Railion scheint sich nur recht verhalten den Lehren aus Bad Münde und anderen Gefahrgutunfällen anschließen zu können. Wenn allerdings schon kleine Hunde mit GPS-Respondern ausgestattet werden, um sie bei Verlust wiederzufinden, dürfte die Übertragung dieser pfiffigen Idee in absehbarer Zeit auch der DB AG/Railion auf Gefahrgut-Transporte gelingen.

Weitere o.g. Kritikpunkte werden von der DB AG nicht kommentiert, sind aber zu offensichtlich, als daß sie zu keinerlei Konsequenzen führen.
Auch ansonsten verfährt die Presseabteilung der Bahn nach dem Motto: "Tue Gutes und rede darüber"
Warum nicht hier, schüchtern ?

Nun denn

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

Tel. 05042 / 929860
FAX 05042 / 929862
daevdr@aol.com
www.stoerfall-badmuender.de

Ausgabe: HAZ Datum: 08.09.2005

Bahnunglück: Prozess erneut verschoben Anspruch auf Schmerzensgeld verjährt

Morgen ist der dritte Jahrestag nach dem Bahnunglück vom 9. September 2002. Neue Ansprüche auf Schmerzensgeld sind von morgen an verjährt.
von Michael hemme

bad münden. Die Verjährungsfrist ist allerdings nur für einen geringen Teil der mehr als 200 Feuerwehrleute von Bedeutung, die in der Nacht vom 9. auf den 10. September 2002 auf dem Deisterbahnhof in Bad Münden im Einsatz waren. Sie könnten mit der Krebs erregenden Chemikalie Epichlorhydrin in Kontakt gekommen sein. Aus Angst vor den Folgen haben die meisten bereits Klage erhoben – das Verfahren läuft und kann nicht verjähren. Der nächste Prozesstermin ist auf den 18. Januar verlegt worden.

Der Ausgang dieser Musterverfahren ist nach wie vor offen. Bereits vor einem Jahr mussten zwölf Feuerwehrleute vor dem Oberlandesgericht Celle eine Niederlage hinnehmen: Sie hatten für eine Sammelklage Prozesskostenhilfe

beantragt, weil sie über keine Rechtschutzversicherung verfügen. Das Gericht wies den Antrag jedoch unter dem Hinweis ab, dass die Klage „keine hinreichende Aussicht auf Erfolg“ habe.

„Bislang sind alle unsere Anträge abgelehnt worden“, muss die hannoversche Anwältin Sabine Lüpckemann drei Jahre nach dem Unglück einräumen. Die Bahntochter Railion spielt auf Zeit – und hat damit bislang auch Erfolg. „Das Erinnerungsvermögen schwindet“, teilte Dirk Reinecke vom Verein Störfall Bad Münden mit.

Anwältin Lüpckemann sieht dennoch gute Chancen für ihre münderschen Klienten: Für die 19 Verfahren mit je drei Beteiligten (sie alle haben eine Rechtschutzversicherung) hat sie einen Feststellungsantrag gestellt und damit das Schmerzensgeld von vorher 4500 Euro pro Mandant auf 20 000 Euro erhöht. Sie wollte den Bahnanwälten damit einen Vergleich schmackhaft machen, der bislang aber abgelehnt wurde. Die Bahn hätte so mit einem weit geringeren Schmerzensgeld pro Feuerwehrmann davon kommen können. Wird der Antrag vom Gericht angenommen, müsste die Bahn rund 1,2 Millionen Euro Kosten allein für die ersten 57 Feuerwehrleute der drei 19er-Gruppen zahlen.

Rund 20 Feuerwehrleute, die eine Klage erheben wollten, dies aber aus Kostengründen bislang nicht getan haben, wurden erst am Mittwoch schriftlich von Lüpckemann über die Verjährungsfrist informiert. Sie und die betroffenen Anwohner mussten noch heute entscheiden, ob sie ebenfalls Klage einreichen wollen.

Dann müssten sie aber Prozess- und Anwaltskosten in Höhe rund 500 Euro vorstrecken.

Kommentar/Mehr auf Seite 18

Blutanalyse erst im Dezember

Zum Thema von Seite 20: Untersuchungen an der Universität Göttingen in Verzug

Die Untersuchung der Blutproben liegt zum dritten Jahrestag des Bahnunglücks von Bad Münden immer noch nicht vor. Mit Ergebnissen der Universität Göttingen ist nicht vor Dezember zu rechnen.

von michael hemme

bad münden. Dirk Reinecke vom Verein Störfall Bad Münden bedauert die erneute Verzögerung.

Die eigentlich für morgen avisierten Ergebnisse sollen nun Mitte Dezember vorliegen und voraussichtlich im Januar oder Februar in einer großen Informationsveranstaltung in Bad Münden bekannt gegeben werden.

Michael Hoopmann vom Landesgesundheitsamt bestätigt die an der Uni Göttingen eingetretenen Verzögerungen.

Dort werden die Hämoglobin-Addukte von mehr als 200 am Einsatz beteiligter Feuerwehrleute untersucht. Eine Vergleichsanalyse findet derzeit an der Medizinischen Hochschule Hannover statt. Die Untersuchung soll Aufschluss darüber geben, ob die Einsatzkräfte mit dem Krebs erregenden Epichlorhydrin in Kontakt gekommen sind. „Ein neues Gerät sollte zu Beginn des Jahres noch genauere Werte liefern“, erläutert Hoopmann.

Weil die Methodik hierzulande so zum ersten Mal angewendet wird, habe das neue Gerät jedoch nur zu weiteren Verzögerungen geführt.

Aufgrund der fehlenden Daten, aber auch wegen der anstehenden Bundestagswahlen, hat der StörfallVerein auf Aktionen zum Jahrestag morgen verzichtet. „Wir warten auf die Analyseergebnisse“, sagt der Vorsitzende.

Nach drei Jahren zieht Reinecke eine durchwachsene Bilanz. Das ständige Bohren und Nachfragen habe mit dazu beigetragen, dass die Landesregierung ein neues Krisenmanagement eingeführt hat und sich nun auch nach und nach mit anderen Bundesländern vernetzt. Dennoch ist Reinecke überzeugt, dass sich Unfälle dieser Art bei der Deutschen Bahn wiederholen könnten.

Grundwasser wird weiter untersucht: Die Untere Wasserbehörde des Landkreises Hameln-Pyrmont wird die Messbrunnen am Unglücksort noch über Jahre kontrollieren. Bislang ist das Wasser aber sauber geblieben. Das einzige akute Opfer der Unglücks, Christa Seidler, kämpft weiter um ihr Recht. Die schwerbehinderte Reha-Patientin fordert 120 000 Euro von der Bahntochter Railion. Nächster Verhandlungstermin ist am 14. September.

Chronologie des Unglücks am Bahnhof

9. September 2002: Erstmeldung um 20.49 Uhr – zwei Güterzüge knallen am Deisterbahnhof zusammen.

21.48 Uhr: Erste Explosion des mit 40 Tonnen Epichlorhydrin (ECH) gefüllten Tankwagens.

10. September: 4 Uhr – Aufhebung der Evakuierungen. Entwarnung.

11. September: Erste Meldungen über gesundheitliche Beschwerden. Fischesterben in der Hamel.

12. September: Gesundheitsamt warnt vor dem Verzehr von Obst und Gemüse.

13. September: Krisensitzung im Bahnhof Bad Münde – Landkreis übernimmt Federführung.

14. September: Gesundheitsamt nimmt allen Einsatzkräften Blut ab.

15. September: Kesselwagen wird leer gepumpt. Bahnhofsanwohner werden zum Verlassen der Wohnungen aufgefordert.

16. September: Infoveranstaltung im Jahn-Stadion mit mehr als 1000 Bürgern.

19. September: 25 Prozent aller Blutproben der Feuerwehrleute zeigen erhöhte Leberwerte.

Oktober 2002: 1500 Bürger werden zur Blutprobe gebeten.

November 2002: Niedersachsen richtet ein Kompetenzzentrum für Großschadenslagen ein.

März 2003: Grundwasser am Unfallort ist noch belastet.

September 2004: Erster Jahrestag – Gutachten bestätigt: Reha-Patientin erlitt Vergiftungen.

Juni 2004: Erste Untersuchungsergebnisse zeigen keine Schäden am Erbgut. mm

Der kommentar

„Störfall“ ist Glücksfall

von michael hemme

Die erneuten Verzögerungen bei der Analyse der Blutuntersuchungen und das Hinhalten der Feuerwehrleute vor Gericht sind ein Skandal. Nun müssen auch noch die bisher wegen der Prozesskosten Unentschlossenen erfahren, dass der Anspruch auf Schmerzensgeldforderungen ab morgen verjährt ist. Zum Glück gibt es den Verein Störfall.

Die kleine, schlagfertige Gruppe um Dirk Reinecke tritt Behörden und Bahn seit drei Jahren auf die Füße. Dass sich zumindest in einigen Punkten das Krisenmanagement verbessert hat, ist nicht zuletzt diesem Einsatz zu verdanken.