

Stellungnahme Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V.

Güterzugunfall am 09.06.2013 Lorch – Rüdesheim – Unfallbericht des EBA, Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle

11.03.2017

eine Bemerkung im Voraus: In meiner Eigenschaft als stellvertretender Vorsitzender der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. und zum Unfallzeitpunkt noch als freischaffender Journalist tätig, habe ich mich auf Grund einer telefonischen Verständigung etwa 2 Stunden nach dem Unfallgeschehen sofort vor Ort begeben. Dort erhielt ich neben weiteren Vertretern öffentlicher Medien von der anwesenden Polizei die Möglichkeit die gesamte Unfallstrecke zu besichtigen und entsprechende Fotos zu fertigen.

Die Staatsanwaltschaft Wiesbaden prüft derzeit den Vorfall hinsichtlich strafrechtlich relevanter Gesichtspunkte.

Der **Unfallbericht des EBA, Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB)** der nach fast 4 Jahren nun endlich fertig ist und veröffentlicht wurde, enthält nach hiesiger Ansicht in mehreren objektiv erkennbaren Passagen gewisse Ungereimtheiten.

So geht beispielsweise das mit der Untersuchung beauftragten EUB im gesamten Bericht von 2 entgleisten Waggons aus, was offensichtlich nicht den Tatsachen entspricht, da bei Stillstand des Zuges im Bahnhof Rüdesheim tatsächlich 4 entgleiste Wagen ankamen.



Das war für die Entgleisungsursache möglicherweise unerheblich, dürfte aber den weiteren Schadensverlauf auf den nachfolgend befahrenen 11 Kilometern bis zum Bahnhof Rüdesheim/Rh. erheblich beeinflusst haben.

Auch wird in dem Untersuchungsbericht nicht erwähnt, dass auf dem ca. 500 Meter entfernten Bahnübergang in Lorchhausen „Im Bächersgrund“, auf einer Länge von etwa 1-2 Metern Spuren der Räder des entgleisten Wagens zu sehen waren, die sich in die Asphaltdecke des Bahnübergangs eingedrückt hatten.

In der gesamten weiteren Breite des Bahnübergangs fehlten diese Radeindrücke, was den Schluss zulässt, dass der Wagen in die Höhe katapultiert worden war und erst nach etwa 20 Metern wieder zwischen den Gleisen aufgeschlagen ist. So wurden möglicherweise weitere Waggons aus den Schienen gerissen.



Sie wurden in der Folge 11 Kilometer zwischen den Gleisen mitgeschleift und durch die Ortschaft Assmannshausen bis Rüdesheim gezogen. Das dürfte die im Bericht genannten Sachschäden verursacht haben. Wobei der über eine weite Strecke heruntergerissene Kabelkanal des ESTW nicht erwähnt wurde.



Auch der im Verlauf der Weiterfahrt des entgleisten Güterzuges verursachte enorme Schotterflug auf die Bundesstraße 42 und an Häuserwände und die damit verbundene Verkehrsgefährdung werden nicht erwähnt. Der Bericht spricht lediglich von Beschädigungen durch hochgeschleuderte Schottersteine an abgestellten PKW.

Bilder der Freiwilligen Feuerwehr Lorch







Zum Bericht bezüglich von „Simulationsrechnungen zur Zugentgleisung sowie Variantenrechnungen zu verschiedenen Gleislagen“ kann hier mangels fachlicher Kenntnis keine Stellung genommen werden.

Erschreckend ist allerdings die Tatsache mit welcher selbstverständlicher Nachlässigkeit die Überwachung und die Instandhaltung der hochbelasteter Europatransversale mit hauptsächlich Gefahrgütern von der Deutschen Bahn gehandhabt wird.

So sind die von der EUB unter 4.5.2 auf Seite 26 des Berichtes angeführten „weißen Stellen“ die auf Störstellen im Gleis hindeuten, im Rheingau und im Mittelrheintal häufig zu beobachten, ohne dass sie nachhaltig untersucht und beseitigt werden.

Unter 4.5.3 Seite 30 wird im Bericht festgestellt: „Da die flach verlegte Tiefenentwässerung nicht mit einem eigenen technischen Platz belegt ist, wurden demzufolge auch keine separaten Inspektionen und Inspektionsfristen generiert und durchgeführt.“ Auf Seite 33 u. 34 wird angemerkt, dass ein zu einer fachlich qualifizierten Kontrolle und Untersuchung der Entwässerungsanlagen erforderliche Entwässerungsheft im Entgleisungsbereich zum Tage der Entgleisung nicht vorlag. Das Entwässerungsheft wurde von der DB Netz AG erst nach dem Auskunftersuchen der EUB vom 15.05.2014 nachträglich erstellt.

Auf Seite 35 stellt die EUB fest: „Da die Frist für eine Untersuchung dem konstruktiven Bauwerk galt, kann davon ausgegangen werden, dass die Untersuchung der Entwässerungsanlagen nicht mit der dafür nötigen Aufmerksamkeit durchgeführt wurde.

..... „

Unter 4.5.6, Seite 53 wird von der EUB festgestellt, dass eine mögliche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit im maßgebenden Abschnitt oder eine Verkürzung der Inspektionsfrist bei der Gleislagemessung nicht in Betracht gezogen wurde.

Das EUB weiter: „ Anhand der dargestellten Instandhaltungshistorie ist erkennbar, dass sich im Bereich der Entgleisungsstelle bereits seit 2011 regelmäßig Gleisstörungen eingestellt haben, die trotz nachgewiesener Instandsetzung nicht nachhaltig beseitigt werden konnten

und regelmäßig wieder auftraten. Selbst die ca. 8 Wochen vor der Entgleisung durchgeführte IH-Maßnahme war nicht geeignet, einen dauerhaft ausreichenden Abnutzungsvorrat für eine sichere Betriebsführung zu gewährleisten. Somit ist festzustellen, dass die von der DB Netz AG über einen mehrjährigen Zeitraum gewählten Verfahren zur Instandsetzung der Gleislagefehler nicht geeignet waren, um die Mängel nachhaltig beseitigen zu können.“

Der Untersuchungsbericht der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes der Güterzugentgleisung vom 09.06.2013 und die von der Untersuchungsstelle offengelegten Schwachpunkte zeigen hier exemplarisch auf, welchen Gefahren die Bundesregierung und die DB AG die Bevölkerung entlang der Europatransversale auf der über 150 Jahre alten Bestandsstrecke durch das Mittelrheintal mitten durch die Ortschaften aussetzt. Die am Unfallort vorgefundenen Bodenverhältnisse sind auf der gesamten Strecke so oder in ähnlicher Weise vorhanden und können jeden Augenblick zu einer Katastrophe führen.

Im aktuellen Fall ist kein Gefahrgutwagen in einer Ortschaft umgestürzt und es hat sich auch keine Kollision mit einem entgegenkommenden Zug ereignet. Glücklicherweise wurden auch keine Menschen verletzt, auch nicht durch den erheblichen Schotterflug auf die normal stark befahrene B 42.

An einem Werktag zur Hauptberufszeit oder im Begegnungsverkehr mit einem mit Gefahrgut beladenen Güterzug im Durchfahrtsbereich einer Ortschaft hätte sich diese Situation sicherlich dramatischer dargestellt.

Die politische Entscheidung „Von der Straße auf die Schiene“ ist grundsätzlich richtig. Jedoch nur dort, wo sie auch gefahrlos und verträglich für Mensch und Umwelt zu realisieren ist.

Falsch ist sie auf jeden Fall dort, wo Lärm, Erschütterungen, Feinstaub und andere Umweltgifte von den sicherlich überlasteten Autobahnen und Fernstraßen mit der Schiene mitten durch Ortschaften wenige Meter an bewohnten Häusern vorbei geführt werden.

Das Rheintal braucht zum Überleben eine Alternativstrecke nur für den Schienengüterverkehr. Deshalb muss der Korridor Mittelrhein vom „Potentiellen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ hochgestuft werden.

Dieses Beispiel zeigt auf, dass die „kostensparende“ Wartung der stark befahrenen Güterzugstrecke durch die Streckenverantwortlichen ein Skandal ist.

Eine Alternativ-Trasse ist die einzige Lösung solche gravierenden Gefahrensituationen für die Zukunft zu vermeiden.

Deshalb sollten wir bis zum Nachweis der Sicherheit der gesamten Strecke im Rheingau und im Mittelrheintal in einer konzertierten Aktion länder- und parteiübergreifend die Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit für Güterzüge auf 50 km/h bzw. die Totalsperrung für Gefahrguttransporte fordern.

Auch im Hinblick auf die Höherstufung des „Korridor Mittelrheintal von Troisdorf bis Mainz-Bischofsheim“ im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ kann uns der vorgelegte Unfallbericht weitere gute Argumente geben.

Im Anschluss einige Bilder der Reparatur- bzw. Wasserabpumpaktionen an der Unfallstelle



Bilder der vermutlichen Entgleisungsstelle vom Unfall 09.06.2013. Aufnahme datum: 27.06.2013. Das Wasser wird unter dem Gleisbett hindurchgeleitet und anschließend mit einer Tauchpumpe abgepumpt.

Zu dem Zeitpunkt war die Bahntrasse bereits wieder in Stand gesetzt und vollkommen erneuert.



Wolfgang Schneider
Oestrich-Winkel
stellv. Vorsitzender
Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V.