

BEU-Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung



Aktuelles aus dem Personalrat bei der BEU – November 2018



gesendet bis zum stillstand...
Fdl informiert



In dieser Toilette haben maximal
vier Schwarzfahrer Platz.
Mit einem Ticket hätten Sie es bequemer.

WC



Aus der Personalratssitzung November in Bonn

die folgenden Vorlagen der Verwaltung haben wir beraten und anschließend zugestimmt:

- Teilnahme an einer Schulung „Souverän in Stresssituationen agieren“
- Teilnahme an einer Schulung „PVS-Grundlagen“
- Teilnahme an einer Schulung „PVS-Personalentwicklung“.

Weitere Vorlagen an den Personalrat gab es nicht.

Seitens der Verwaltung wurden wir über in Kürze erfolgende Ausschreibungen informiert, das war dann auch Thema im Monatsgespräch:

- Ein Untersuchungsbeauftragter für den Bezirk Nordwest (Hannover, Essen, Köln oder Bonn - A11/E11)
- Zwei Untersuchungsbeauftragte für den Bezirk Südwest (Frankfurt/Main oder Stuttgart – A11/E11 und A13/E12)
- Nachbesetzung Leiter des Untersuchungsbezirks Südost (Nürnberg - A13/E12).

Das **Monatsgespräch** fand diesmal, in Vertretung für den Direktor, mit dem Leiter des Fachbereichs Grundsatz und Verwaltung, Herrn Gerd Münnich, statt. Es verlief, wie gewohnt, in sachlicher, aufgeschlossener und informativer Atmosphäre.

Weitere Informationen:

- Vorschlag des Personalrates: Künftig soll auch auf der Homepage der BEU auf zu besetzende Stellen in unserer Behörde hingewiesen werden.
- Am 27.11.2018 wird eine Besprechung zwischen EBA Zentralabteilung 1 und der BEU-Verwaltung erfolgen hinsichtlich der weiteren Zusammenarbeit und noch offener Verwaltungsfragen, z.B. Bestellung von Beauftragten, Liegenschaftsfragen, evtl. Nutzung Eltern-Kind-Zimmer des EBA durch BEU Kollegen/innen.
Die Zusammenarbeit der Verwaltungen EBA und BEU (aber auch der Personalvertretungen GPR EBA und PR BEU) läuft sehr gut.
- Seitens der BEU sind die PVS-Zuständigkeit und alle Personalakten übernommen (befinden sich bei Frau Tänzer unter Verschluss) worden.
Allerdings wurden dabei, zu sehen als Anlaufproblem, Unregelmäßigkeiten bei den Tauglichkeitsüberprüfungen bzw. der Einhaltung der Untersuchungsfristen (BAD-Termine) festgestellt.
Alle Kolleginnen und Kollegen werden gebeten selbst ein Augenmerk auf diese Angelegenheit zu haben und bei Bedarf Kontakt mit der Verwaltung der BEU aufzunehmen.
- Die BEU-Regelungen zur Beurteilung (= Anlage 5) befinden sich in der internen Abstimmungen.
Am 10.01. und 11.01.2019 findet eine Besprechung der Unfalluntersuchungsstellen See, Luft und Eisenbahn statt, dies wird dabei auch ein Thema sein.
- An den BEU-eigenen Dienstvereinbarungen wird weiter gearbeitet, wir haben dazu ja die Arbeitsgruppe (AG) Rahmenregelung. Im Ressort des BMVI (und auch im EBA) sind dazu inzwischen ebenfalls AG gegründet worden.
- Nach der Aufstellung des Geschäftsverteilungsplanes der BEU werden auch die Dienstposten- und Tätigkeitsdarstellungen aktualisiert und ausgegeben werden (Anmerkung der Personalvertretung: für die zu besetzenden Posten primär erforderlich).
- Die Haushaltsanmeldung 2020 ist im Entwurf erstellt und soll Thema in der Dezembersitzung werden.
- Das Protokoll der Datenschutzbeauftragten zum Informations-, Beratungs- und Kontrollbesuch bei der BEU am 23. und 24.10.2018 wird, entsprechend unserer Anregung, im Infobereich Dowebe eingestellt.
- Die Einführung eines elektronischen Dienstausweises erfolgt Ressort-weit, also wird auch die BEU einbezogen sein.
- Von den Zeitguthaben aus Rufbereitschaft konnten im Vormonat 217 Stunden abgebaut werden.
- Bei den neuen Smartphone ist eine Nutzung eines Duobill-Vertrages nicht mehr möglich.
- TERMIN
Geplant ist eine kombinierte Schulung und Tagung der BEU in Bielefeld vom 18.02. bis zum 22.02.2019 – hierin wird auch die nächste Personalversammlung integriert sein.

Auch zu dieser Ausgabe sind wieder etliche Zusatzinformationen aller Art (insbesondere aus der Presse) zusammengestellt worden:

- Nürnberg Nachrichten (NN) > DB: Mit voller Kraft in eine trübe Zukunft
- Welt kompakt > Faule Beamte – ein Irrtum
- Bundestagsdrucksache 19/3254 > Modernisierung von Stellwerken (Fraktionsanfrage mit Bezug auf die Unfälle Hordorf, Bad Aibling und Aichach) und FdI-Ausbildung, BÜ-Unfälle
- Lok-Report.de > Bergung der Dampfloks Rhein aus dem Fluss ist gescheitert
- Lok-Report.de > keine zusätzliche Gebührenbelastung für SMS-Prüfungen
- Bahnblogstelle > DB Cargo rüstet Güterwagenflotte mit Sensortechnik und Telematiksystem aus
- Bahnblogstelle > zum Zukunftsbündnis Schiene
- Golem.de > Zukunftsprojekte DB AG (im ICE schneller einen Sitzplatz finden)
- Bahnblogstelle > zum BEU-Untersuchungsbericht Unfall Bf Cuxhaven, Februar 2018
- Bahnblogstelle > Pressemeldung StA und Bpol zum Unfall Weißenberg – Meerbusch, Dezember 2017
- T-Online.de > Alarmierender Sicherheitsbericht, Zahl der Bahnunfälle nimmt deutlich zu (der Verfasser meint die BEU ist dem EBA angegliedert)
- Eisenbahnmagazin Oktober 2018 > Verschwundene Züge, mangelhafte Kommunikation (Kommentar)
- TAZ > Die Bahn und die Mobilitätskrise
- Süddeutsche Zeitung (SZ) > Reisezeit als Dienstzeit/Urteil Bundesarbeitsgericht
- Süddeutsche Zeitung (SZ) > EuGH-Urteil zum Urlaubsanspruch
- Bild-Zeitung > EuGH-Urteil zum Urlaubsanspruch
- Handelsblatt > Bundesrechnungshof kritisiert Bahnaufsicht
- Bundesrechnungshof, Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestages zum Einzelplan 12 (BMVI) für die Beratungen des 2. Regierungsentwurfs 2018
- Hinweis auf das Formsignal-Bahnhofsverzeichnis und eine darauf basierende Karte (Link bitte selbst eingeben)
- Rhein Sieg Anzeiger > Kritik zum ICE-Brand bei Montabaur
- Videomitschnitt Report Mainz Sendung vom 06.11.2018 zum ICE-Brand
- Süddeutsche Zeitung (SZ) > Anschlagversuch auf SFS Nürnberg – Ingolstadt
- Süddeutsche Zeitung (SZ) > die „Schiefe Ebene“, Vorbild für viele Gebirgsbahnen
- Der Tagesspiegel > überfüllte ICE, Räumung durch Bundespolizei (Bericht aus Berlin)
- Der Petitionsausschuss des Bundestages lehnt die Angleichung der Wochenarbeitszeit der Beamtinnen und Beamten auf das Niveau der Tarifbeschäftigten ab
- BR 24 > Rettungsübung mit neuer Technik – Livebilder an die Einsatzleitung
- Spiegel online > Bahn will 5 Milliarden mehr vom Bund, um Pünktlichkeit zu verbessern
- Spiegel online > Bahn will vom Staat sieben Milliarden Euro pro Jahr
- Bahnblogstelle > Warnemünde bekommt zweites Digitales Stellwerk in Deutschland
- Bahnblogstelle > Hybrid-Rangierloks in Würzburg und Nürnberg.
- Tagesschau.de > nur 20 Prozent der ICE voll funktionsfähig

Ebenfalls im Gruppenlaufwerk zu finden sind:

- Die November-Info 12 des HPR
- Medienbeiträge nach der Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes zur Zugkollision Bad Aibling – Kolbermoor (09. Februar 2016)
Z:\Untersuchungszentrale EUB\Untersuchungsbezirke\Untersuchungsbezirk Südost\2016\Bad Aibling - Kolbermoor, Medien nach Berichtsveröffentlichung

Die Lösung zum Rätsel aus dem Vormonat: Bahnbetriebswerk Kirchenlaibach (1974 aber nicht mehr selbständig, sondern Aussenstelle des Bw Bayreuth).

Die nächste Sitzung des BEU-Personalrates findet vom 18. bis 20.12.2018 in Hannover statt.

Heute suchen wir den Hauptsitz einer (bzw. mehrerer) Bundesoberbehörden:



- B Ansbach 30.04.1987
- G Kehl/Rhein 01.04.1987
- S Plauen/Vogtland 13.04.1987



- O Lebus 27.06.1977
- R Berlin Hbf 12.01.2012
- Y Emmerich 15.05.1980



- A Fröndenberg
- L Schwerin Hbf
- N Neumarkt/Oberpfalz



- N Köln Hbf
- T Leipzig Hbf
- Z Kassel Wilhelmshöhe

Da dies die letzte von mir erstellte PR-Info ist, bedanke ich mich bei allen Leserinnen und Lesern und verabschiede mich mit dem besten Wünschen für eine gesunde und glückliche Zukunft. Schenkt bitte dem Personalrat und meinem, sehr geschätzten Nachfolger im Plenum, Frank Wolther weiterhin euer Vertrauen.

Tschüs sagt Rüdiger

Für mich also:

Freie Fahrt in den Ruhestand

Nochmals vielen Dank für die Jahre bei EUB und BEU und die gute Zusammenarbeit.

Mein Abschiedsgeschenk

– merci vielmals –

vollständig mit Hemmschuh ☺

und dann auch mit passender Lok (so hatte ich mit dem Hilfszug Nürnberg Hbf selbst noch öfter dienstlich zu tun) auf meiner eigenen kleinen Märklin-HO-Modellbahn



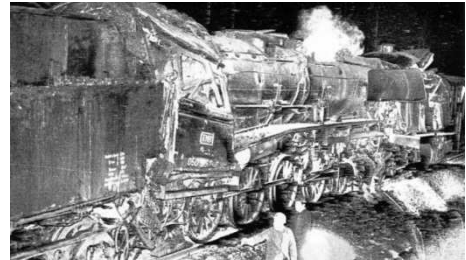
Wer mich sucht,
findet mich nicht
beim Puppenkönig
in Bonn, dort gibt
es auch Arbeit für
die BEU, sondern
bei
www.lastatione.de



Jetzt noch zwei Fotos samt Bericht (beim Auf- und Ausräumen gefunden) von einem Unfall in meinem früheren Zuständigkeitsbereich bei der DB alt. 1971 war ich aber noch nicht dabei, ich habe „erst“ zum 01.09.1973 angefangen.



Links: 212 379 und 050 957 am 31. Dezember 1971 in Pegnitz. Die Dampflokomotive war ebenso wie die Diesellokomotive nicht entgleist. Nach Abnahme einzelner Treibstangen war die 050 957 sogar rollfähig. Aber die Zerstörungen an der Diesellokomotive und die Gewalt, mit der sich der Tender in das Führerhaus der Lok geschoben hatte, ließen ahnen, wie schwer der Zusammenstoß war.



Am Donnerstag, 30.12.1971, ereignete sich in der Nähe der damals bereits schon nicht mehr besetzten Blockstelle Zips zwischen Schnabelwaid und Pegnitz eines der schwersten Zugunglücke in der Nachkriegszeit im Bereich der ehem. BD Nürnberg.

Oberlokomführer Wilhelm D. aus Nürnberg feierte an diesem Tag seinen achtunddreißigsten Geburtstag. Er war zum Ende seiner Tagesschicht auf der damals gerade erst sechs Jahre alten 212 379, für eine Lz-Leistung von Pegnitz aus in Richtung nach Nürnberg und dann nach Simmelsdorf-Hüttenbach, eingeteilt. Nach dem E 1962 (Pegnitz ab 21.20 Uhr, von Hof über Neuenmarkt-Wirsberg nach Nürnberg verkehrend) war die V 100-Leistung eingelegt.

Um 21.00 Uhr verließ der letzte Güterzug am Tag, mit 27 Wagen und 050 957-0 als Zuglok im Blockabstand zum E 1962, Bayreuth. Zu dieser Zeit stand die V 100²⁰ bereits im Bahnhof Pegnitz. Nach Überholung durch den E 1962 gegen 21.30 Uhr sollte sie diesem als Lz-Leistung noch vor dem Dg folgen. Fahrdienstleiter K. erhielt vom Kollegen aus Schnabelwaid die Zugmeldung für den Dg nachdem er gerade für die 212 379 Hp1 aus Gleis 2 in Richtung Neuhaus/Nürnberg gezogen hatte.

212 379 wurde gestartet. Kurz darauf wurde bei ihr das Drei-Licht-Spitzensignal und der Zugschluss umgestellt. Fdl K. interpretierte es wohl zunächst als optische Verabschiedungsgeste. Schnell wurde ihm aber klar, dass hier etwas nicht stimmig war. 212 379 fuhr entgegengesetzt Richtung Schnabelwaid davon. Der Fahrdienstleiter sah das Unglück kommen, hatte aber keine Möglichkeit mehr einzugreifen. Am Gleis 2 in Pegnitz steht in Richtung Schnabelwaid kein Signal. Er wusste, dass der Güterzug aus Schnabelwaid schon unterwegs war.

In diesem Moment beschleunigte der 43 Jahre alte Hauptlokomführer Georg B. vom Bw Kirchenlaibach den Dg nach dem Scheitelpunkt kurz hinter Schnabelwaid bereits auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Im Unfallbericht ist später die Aussage vermerkt: „Ich sah die Lok kommen, glaubte aber, es sei der E 1965 mit dem planmäßig (auf dem Gegengleis) eine Kreuzung bei Michelfeld stattfindet.“ Nach der langgezogenen Rechtskurve beim Block Zips schrie sein Heizer: „Du, der fährst auf unserem Gleis!“ Eine Notbremsung wurde eingeleitet.

Bei Kilometer 70,5 kam es um 21.45 Uhr zum Frontalzusammenstoß mit der ungebremsten 212 379. Über 100 Meter schob der Güterzug die Diesellokomotive noch vor sich her, wieder in Richtung Pegnitz. Die 212 379 wurde völlig zertrümmert. Acht Wagen des Güterzuges waren entgleist. Die Pfeife der Dampflokomotive schrillte ununterbrochen durch die Nacht. Das Betätigungsgestänge war durch den Aufprall verzogen. Der 40 jährige Lokheizer Josef B. wurde auf der linken Führerhausseite eingeklemmt und von Kohlen zugeschüttet. Der Heizer der Dampflokomotive und der Führer der Diesellokomotive fanden den Tod. Der Lokführer der 050 957 sprang ab, überlebte schwerverletzt, erlag dann aber nach einigen Wochen seinen schweren Verletzungen.

Dem Pegnitzer Fahrdienstleiter blieb nur noch die Rettungskräfte zu alarmieren... Diese trafen zügig am Unglücksort ein. U.a. kam der Nürnberger Hilfszug, einschließlich 45-Tonnen-Kran zum Einsatz. Ab acht Uhr früh am 31. Dezember konnte die Strecke wieder eingleisig befahren werden, ab 15 Uhr war der Verkehr wieder ganz frei. Bei beiden Triebfahrzeugen wurde ein wirtschaftlicher Totalschaden festgestellt. Die Ausmusterung erfolgte im April 1972 bei der Dampf- und im Juni 1972 bei der Diesellokomotive. Die Gewalt bzw. die wirkenden Kräfte solch großer Eisenmassen bei einem Zusammenstoß lassen sich ja physikalisch genau berechnen. Richtig sich vorstellen und einschätzen kann es nur, wer das einmal gesehen hat.

Aus welchem Grund die V 100 Pegnitz in die falsche Richtung verlassen hat, konnte zu keinem Zeitpunkt abschließend geklärt werden. Vermutlich war Alkohol im Spiel. Der Diesellokomführer verwechselte die Örtlichkeit und dachte er wäre bereits in Neunkirchen am Sand (früher Schnaittach Bahnhof), wo er die Fahrtrichtung wechseln müsse.