



**1. Vorsitzender:**  
**Ingo Splittgerber**  
Kuckucksweg 38A  
26131 Oldenburg  
Tel.: 0441-593509

**Gemeinnütziger Verein**  
( FA – StNr 64/220/18723 )  
LzO-Spendenkonto IBAN: DE46 2805 0100 0090 4773 32  
www.ibo-oldenburg.de  
E-Mail: verein@ibo-oldenburg.de

**2. Vorsitzender:**  
**Uwe Dieckmann**  
Falklandstraße 8  
26121 Oldenburg  
Tel.: 0441-36110635

Oldenburg, 15.07.2018

## Presse-Echo

### Zum Thema „Navigationsgerät leitet LKW gegen Melkbrink-Brücke“ NWZ / Stadt Oldenburg vom 13.07.2018, Seite 27

Wie fragte doch der NWZ-Chefredakteur in seinem Essay am 9. Juli: "Was ist dann die richtige Überschrift, für die sich eine Redaktion nun einmal entscheiden muss?"

Allein diese Überschrift kann niemandem, schon gar nicht allen Autofahrern gefallen. Natürlich hat der Fahrer mehrere eindeutige Höhenanzeigen-Verkehrsschilder nicht beachtet! Also ist die Alleinschuld eindeutig und ein Verweis auf ein Navi verbietet sich von allein!

Doch das Wesentliche an diesem Unfall fand nicht unter der Brücke, sondern darüber auf der Schiene statt:

Zunächst die Fakten, belegt durch Wahrnehmungen mehrerer Anlieger:

- 14.54 Uhr der Anprall des LKW an der Brücke (sehr heftiger Knall!!) und danach weithin hörbar Geräusche von herunterfallender Ladung.
- 14.58 bis 14.59 Uhr Martinshorn eines Einsatzfahrzeuges auf dem Friedhofsweg.
- 15.02 Uhr rauscht ein Güterzug teilweise mit als Gefahrgut gekennzeichneten Kesselwagen mit geschätzten 80 km/h aus Wilhelmshaven kommend über die Brücke.



- 15.04 bis 15.05 Uhr Martinshorn eines weiteren Einsatzfahrzeuges auf dem Friedhofsweg.

Dieser Ablauf ist bei genauer Betrachtung äußerst kritisch zu sehen:

Die NWZ schreibt: "Der Zugverkehr konnte nach Prüfung durch die Bundespolizei und einen Techniker ohne Unterbrechung fortgesetzt werden."

Mit dieser Wortwahl wird der Eindruck erweckt, als sei alles ordnungsgemäß abgelaufen. Das war aber zeitlich gar nicht möglich. Denn die Überprüfung des technischen Zustandes der Brücke und die darauffolgende Fortsetzung des Eisenbahnverkehrs hätte dann ja innerhalb von 3 Minuten nach dem frühestmöglichen Eintreffen der Prüfer erfolgen müssen.

Nach unseren Kenntnissen der DB-Vorschriften ist hier eindeutig etwas schief gelaufen.

Das eingesetzte Einsatzfahrzeug hatte seine Anweisung von der bis etwa 14.56 Uhr sehr schnell informierten Einsatz-Zentrale. Notwendig ist bei möglichen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb die Information der Notfalleitstelle der DB Netz AG, welche wiederum den für den Schutz gegen Gefahren verantwortlichen Notfallmanager zu verständigen hat. Dieser hätte bei einer Betriebsgefahr - wie in diesem Fall – durch Absetzen eines Notrufes veranlassen müssen, dass alle Züge zwischen Rastede und Oldenburg sofort **anhalten!** Das ist nicht geschehen!!! Die dafür vorgesehenen Informationswege müssen innerhalb kürzester Zeit funktionieren – normalerweise.

Nicht vorstellen wollen wir uns die mögliche Katastrophe, wenn der LKW-Anprall doch erhebliche Schäden an der Brücke und den darauf liegenden Schienen verursacht hätte! Der Güterzug war zum Teil mit Gefahrgut beladen.

Übrigens sind auch beim vorangegangenen Vorfall am 30.11.2017 genau an dieser Brücke zwei Züge der Nordwestbahn während der Sperrzeit über die Strecke gefahren.

Und im Hinblick auf die wesentlichen Mehrverkehre mit noch gefährlicheren Gütern (z.B. Flüssiggas) nach einem eventuellen, von der DB geplanten Ausbau der Strecke wird den Anliegern auch im weiteren Umfeld der Strecke angst und bange!

Anzuraten wäre den Kollegen Redakteuren auch diesen Überlegungen in ähnlichen Meldungen Raum zu geben – Hinweise auf ein angeblich „schuldiges Navi“ helfen da nicht weiter.

Freundliche Grüße von der IBO

i. A. Christian Röhlig.