



Eisenbahn-Bundesamt

Eisenbahn- Unfalluntersuchung

2006

2006

2006

2006



JAHRESBERICHT



HERAUSGEBER:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Referat E 15

Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

www.bmvbs.bund.de



Vorbemerkung

Der Jahresbericht 2006 ist der erste Jahresbericht, der auf Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG („Sicherheitsrichtlinie“) sowie des § 7 der Eisenbahnunfalluntersuchungsverordnung (EUV) veröffentlicht wird, auch wenn der Berichtszeitraum noch vor der nationalen Umsetzung der Richtlinie liegt.

Im Berichtsjahr 2006 hatte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den gesetzlichen Auftrag, gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen des Bundes zu untersuchen.

Anfang 2007, mit dem 5. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, erhielt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) den gesetzlichen Auftrag zur Untersuchung von schweren Unfällen im Sinne der Sicherheitsrichtlinie sowie zur Untersuchung anderer gefährlicher Ereignisse, die zu einem schweren Unfall hätten führen können. In den übrigen Fällen ist weiterhin das Eisenbahn-Bundesamt als Untersuchungsstelle zuständig.

Bereits in 2006 wurde mit der Neuorganisation der Eisenbahnunfalluntersuchung begonnen.



1. Allgemeines

1.1 Zweck und Ziel

Zweck der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb ist die Prävention, d.h. Unfälle zu verhüten und die Eisenbahnsicherheit zu verbessern. Ziel jeder Untersuchung ist, durch Ermittlung der Ursachen Erkenntnisse zu gewinnen, um geeignete Maßnahmen zur Vermeidung künftiger Ereignisse zu veranlassen.

Die Untersuchung umfasst die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen. Die Vorschläge der Untersuchungsstelle zur Vermeidung von Unfällen und Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr werden den zuständigen Stellen in Form von Sicherheitsempfehlungen mitgeteilt.

Es ist nicht Zweck der Untersuchung ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären, die Ahndung von Einzelverstößen vorzubereiten oder zu ermöglichen. Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.

1.2 Rechtsgrundlage

Zur Wahrung der Unabhängigkeit von den Eisenbahnen war die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb in Deutschland bereits eine staatliche Aufgabe. Sie oblag gemäß § 3 Abs. 2 Ziff. 7 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVerkVwG) sowie gemäß § 5a Abs. 1 Ziff. 2 AEG dem Eisenbahn-Bundesamt.

Die Eisenbahnen sind nach § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und § 4 Abs. 3 Nr. 2 der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) ebenfalls verpflichtet, gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen.

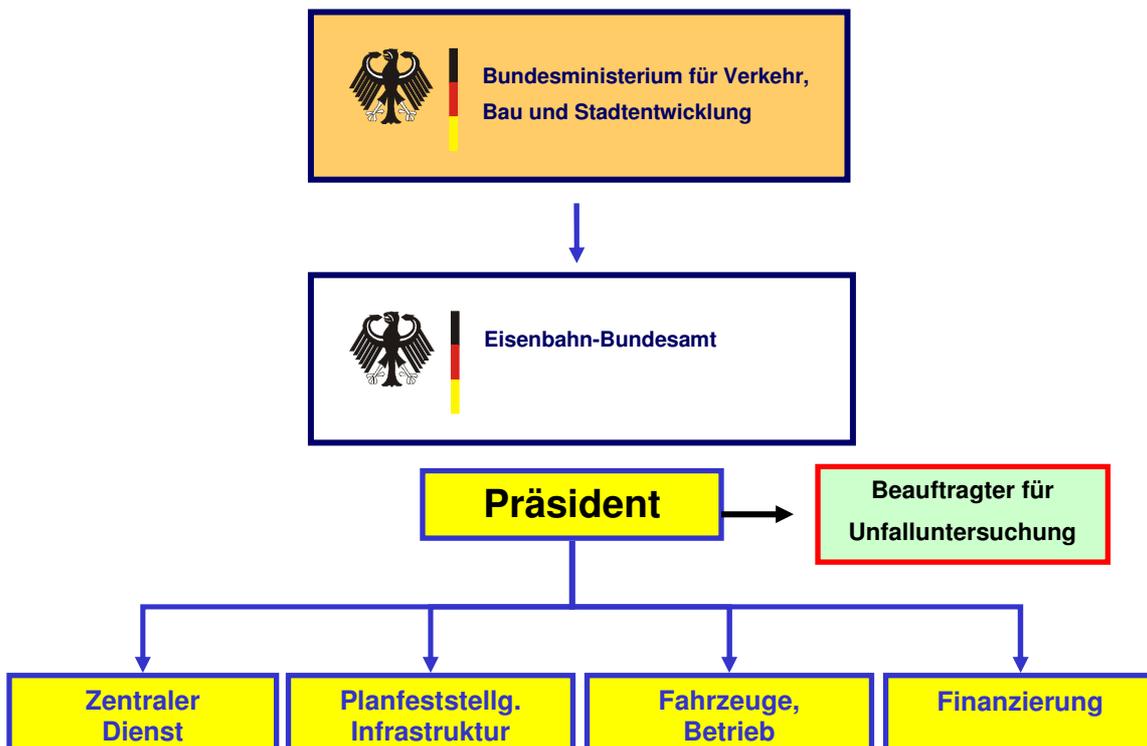
Die Allgemeinverfügung „Melden, Untersuchen und Berichten von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb“ präzisierte die entsprechenden Pflichten der Eisenbahnunternehmen.

2. Eisenbahnunfall-Untersuchung

2.1 Organisation

Durch seine interne Organisation stellte das Eisenbahn-Bundesamt sicher, dass die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen extern wie intern unabhängig und objektiv durchgeführt wurde. Besonders wertvoll war hierbei, dass sich das Eisenbahn-Bundesamt bei der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen auf einen Kreis eigener ausgebildeter Fachleute stützen konnte und insofern nicht auf die Zuarbeit von Mitarbeitern der Eisenbahnen angewiesen war.

Zur Wahrung der Unabhängigkeit innerhalb der Eisenbahnaufsichtsbehörde wurde die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen von den übrigen Organisationseinheiten getrennt und einer Stabsstelle übertragen. Der Leiter dieser Stabsstelle, der „Beauftragte für Unfalluntersuchung“ ist hinsichtlich Art oder Umfang einer Untersuchung oder der Darstellung der Untersuchungsergebnisse nur dem Präsidenten verantwortlich.





3. Untersuchungen

Sämtliche gefährliche Ereignisse wurden dem Beauftragten für Unfalluntersuchung entweder per Sofortmeldung (unverzüglich) oder per Lagemeldung gemeldet.

Dem Beauftragten für Unfalluntersuchung wurden insgesamt ca. 9000 gefährliche Ereignisse gemeldet. Etwa 280 aller gefährlichen Ereignisse waren sofortmeldepflichtig.

Als sofortmeldepflichtig galt ein gefährliches Ereignis bei Vorliegen mindestens einer der folgenden Bedingungen:

- Zusammenstoß oder Entgleisung einer Zugfahrt
- mindestens ein Mensch getötet oder schwer verletzt
- mindestens fünf Menschen leicht verletzt
- öffentliches Aufsehen

Auf Grund der Ereignismeldung, des eingehenden Eisenbahnuntersuchungsberichts oder im Rahmen einer Sachverhaltsermittlung hat der Beauftragte für Unfalluntersuchung entschieden, ob eine Untersuchung von Amts wegen eingeleitet wird.

Im Folgenden werden schwere Unfälle, die in 2006 durch den Beauftragten für Unfalluntersuchung von Amts wegen untersucht und an die European Railway Agency (ERA) gemeldet wurden, kurz dargestellt und beschrieben.

3.1. Zusammenstoß am 15.03.2006 in Köln Kalk Nord



Güterzug 51245 fuhr auf den vor dem Halt zeigenden Einfahrsignal des Bahnhofs Köln Kalk Nord stehenden Güterzug 50216 auf. Darauf hin sind 11 Wagen aus Zug 51245 entgleist und zum Teil in Schräglage geraten.

Aus einem auf dem 14. Wagen des 50216 verladenen Container trat eine geringe Menge eines ungefährlichen Ladegutes (Kunststoff-Granulat) aus.

Das Streckengleis Köln Kalk Nord – Gremberg wurde zeitgleich von Zug 51122 unter ordnungsgemäßer Block- und Signalbedienung befahren. Der Zug war den beiden verunfallten Zügen bereits begegnet, bevor sie zusammenstießen.

Folgen:

Eine Person (Triebfahrzeugführer) verletzt. Sehr hoher Sachschaden an Fahrzeugen und Oberbau.

Ursache:

1. Abweichung in der Grundschtaltung des Stellwerks Gremberg
2. nicht ordnungsgemäße Bedienung der Stellwerksanlage
3. Anhaften des Kuppelmagneten im Signalantrieb (Frost, Restmagnetismus)

Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit:

Als betriebliche Sofortmaßnahme wurde unmittelbar nach dem Ereignis für jeden Zug eine gesonderte Räumungsprüfung eingeführt.

Als technische Maßnahme wurde eine Änderung der Grundschtaltung im Stellwerk Gremberg vorgenommen; zudem wurden bundesweit Nachforschungen angestellt, wo ähnliche Schaltungen vorhanden sein könnten.

Nach Überprüfung wurden Stellwerke lokalisiert, bei denen eine Abweichung der Grundschtaltung hätte auftreten können.



3.2. Zusammenstoß am 01.11.2006 in Obervellmar



Güterzug 44983 stieß im Bahnhof Obervellmar mit einer aus dem Baugleis kommenden Rangierfahrt (Flankenfahrt) zusammen. Beide Triebfahrzeuge und jeweils der erste Wagen entgleisten.

Folgen:

Beide Triebfahrzeugführer wurden schwer verletzt der Rangierbegleiter leicht verletzt.

Annähernd 2 Mio € Sachschaden; beide Triebfahrzeuge und jeweils der erste Wagen entgleist.

Ursache:

1. Mangelhafte Verständigung zwischen Betriebsstelle, Rangierpersonal und Triebfahrzeugführer.
2. Rangierfahrt verließ das Baugleis, obwohl keine Zustimmung des Fahrdienstleiters vorlag.
3. In der Bau- und Betriebsanweisung fehlte die Regelung zu Fahrten in und aus dem Baugleis.

Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit:

Die Eisenbahnunternehmen treffen geeignete Maßnahmen in eigener Zuständigkeit. Speziell für dieses Ereignis wurden gewisse Mitarbeiter zu den entsprechenden Themen gesondert nachgeschult.

3.3 Zusammenstoß am 20.11.2006 in Berlin Südkreuz



Am Montag, 20.11.2006, ereignete sich in Berlin, Bf Südkreuz, ein Zusammenstoß zwischen einer S-Bahn und einer Schienenmessfahrt (Schienenmessfahrzeug SPERRY SRS 200). Die S-Bahn folgte dem Schienenmessfahrzeug im Abstand.

Trotz eingeleiteter Schnellbremsung kam die S-Bahn nicht rechtzeitig vor dem am Bahnsteig haltenden Schienenmesszug zum Halten.

Folgen:

3 schwer verletzte Personen und mehrere leicht verletzte Personen

Ursache:

Untersuchungen ergaben, dass der zurückgelegte Bremsweg der S-Bahn enorm lang war. Zur Ursachenermittlung wurde ein externer Gutachter beauftragt, der das Bremsverhalten der Baureihe 481 beurteilen soll. Das Gutachten liegt noch nicht vor.

Weiterhin wird untersucht in wie weit der voran gefahrene Schienenmesszug zur Ursache beigetragen hat. Der Schienenmesszug versprüht während der Messfahrt Wasser auf die Schienen.

Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit:

Bis zur Klärung der Ursache wurde im Rahmen einer Selbstverpflichtung der Eisenbahnunternehmen als Sofortmaßnahme festgelegt, dass unmittelbar nach einer Schienenmessfahrt eine solche Zugfahrt nicht stattfindet. Des Weiteren wurde die Höchstgeschwindigkeit der S-Bahn Baureihe 481 herabgesetzt.



4. „Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit“

Die Untersuchungsbehörde kann nach § 6 EUV jederzeit Sicherheitsempfehlungen aussprechen. Diese enthalten die Maßnahmen, die nach den bei der Untersuchung schwerer Unfälle gewonnenen Erkenntnissen zur Verbesserung der Eisenbahnsicherheit und Verhütung gefährlicher Ereignisse erforderlich sind.

Die Sicherheitsempfehlungen sind an die Sicherheitsbehörde und, sofern erforderlich, an andere Stellen oder Behörden oder an andere Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft zu richten. Die Sicherheitsbehörde stellt im Rahmen ihrer Befugnisse sicher, dass die an sie gerichteten Sicherheitsempfehlungen, auch solche anderer Mitgliedstaaten, beachtet und soweit erforderlich umgesetzt werden.

Die Richtlinie 2004/49/EG war in 2006 noch nicht in nationales Recht umgesetzt. So konnten in diesem Jahr noch keine „Sicherheitsempfehlungen“ im Sinne der Richtlinie ausgesprochen werden. Jedoch wurden, falls erforderlich, so genannte „Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit“ getroffen, die mit Sicherheitsempfehlungen vergleichbar sind. Zum Teil wurden Maßnahmen durch das EBA angeordnet, zum Teil haben die beteiligten Eisenbahnunternehmen im Rahmen einer Selbstverpflichtung Maßnahmen eingeführt. Über eingeführte Maßnahmen wurde das EBA informiert.

Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit, die in 2006 auf Grund gefährlicher Ereignisse durch das EBA angeordnet wurden sind, sind im Jahresbericht des EBA aufgeführt.



5. Ausblick

Mit dem 5. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde Anfang 2007 die Richtlinie 2004/49/EG in nationales Recht umgesetzt.

Die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen, die der Aufsicht des Bundes unterliegen, obliegt gemäß § 5 Abs. 1f AEG dem Bund. Der Bund nimmt diese Aufgabe durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wahr.

Für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, soweit diese dem Bund obliegt, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung – EUV erlassen.

Folgende Aufbauorganisation ist vorgesehen:



Die fachliche Leitung übernimmt das Referat E 15 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Durchführung der operativen Aufgaben übernimmt die Untersuchungszentrale mit 4 Untersuchungsbezirken.