



Bundesstelle für
Eisenbahnunfalluntersuchung



JAHRESBERICHT

2019

HERAUSGEBER:

Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

www.beu.bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	Untersuchungsstelle	7
1.1	Gesetzliche Grundlage	7
1.2	Ziel und Zweck der Untersuchung.....	8
1.3	Meldung gefährlicher Ereignisse.....	9
1.3.1	Meldungen 2019	10
1.4	Einstufung gefährlicher Ereignisse	11
1.4.1	Einstufungen im Jahr 2019.....	13
1.5	Untersuchung gefährlicher Ereignisse.....	15
2	Untersuchung	17
2.1	Allgemein	17
2.1.1	Fahrzeugbrand am 06.02.2019 im Bahnhof Unkel.....	18
2.1.2	Zugkollision am 15.02.2019 im Bahnhof Augsburg Hauptbahnhof.....	18
2.1.3	Zugentgleisung am 25.02.2019 im Bahnhof Moers Güterbahnhof.....	19
2.1.4	Zugentgleisung am 02.04.2019 im Bahnhof Birkenwerder	19
2.1.5	Zugkollision am 05.04.2019 im Bahnhof Emden Rangierbahnhof	20
2.1.6	Zugentgleisung am 12.04.2019 im Bahnhof Joachimsthal	20
2.1.7	Zugkollision am 13.04.2019 im Bahnhof Düsseldorf Abstellbahnhof	21
2.1.8	Zugkollision am 18.07.2019 im Bahnhof München Ost Rangierbahnhof.....	21
2.1.9	Zugentgleisung am 06.08.2019 im Bahnhof Bad Friedrichshall Hauptbahnhof.....	22
2.1.10	Zugkollision am 13.08.2019 im Bahnhof Wanne-Eickel Güterbahnhof	22
2.1.11	Zugentgleisung am 24.08.2019 zwischen Köln Bonntor und Köln Süd Abzweig.....	23
2.1.12	Fahrzeugbrand am 19.10.2019 zwischen Berlin Zoologischer Garten und Berlin Hauptbahnhof	23

2.1.13	Störung am Fahrzeug am 24.10.2019 zwischen Storzigen und Inzigkofen	24
2.1.14	Zugentgleisung am 22.11.2019 im Bahnhof München Hauptbahnhof	24
2.1.15	Zugkollision am 18.12.2019 im Bahnhof Leipzig-Engelsdorf	25
3	Sicherheitsempfehlungen.....	26
3.1	Sicherheitsempfehlungen 2019	27
3.2	Sicherheitsempfehlungen von 2006 bis 2018 (nach Ereignisdatum)	27

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1: gemeldete Unfälle im Jahr 2019	10
Abb. 2: gemeldete Störungen im Jahr 2019.....	11
Abb. 3: Einstufung und Untersuchung gefährlicher Ereignisse.....	12
Abb. 4: Einstufung der gefährlichen Ereignisse.....	13
Abb. 5: Ereignisse nach Artikel 20 (1) RL (EU) 2016/798.....	14
Abb. 6: Ereignisse nach Artikel 20 (2) RL (EU) 2016/798.....	14
Abb. 7: Voruntersuchungen	15

Vorwort

Dieser Jahresbericht informiert über die Tätigkeiten der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) auf Grundlage der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit.

Der Jahresbericht beinhaltet Informationen zu Untersuchungen, die gemäß § 5b Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt wurden.

Darüber hinaus informiert der Jahresbericht über die im Berichtszeitraum ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen sowie Maßnahmen, die aufgrund früherer Sicherheitsempfehlungen getroffen wurden. Diese Maßnahmen wurden der BEU durch die Sicherheitsbehörde übermittelt.

Weitere Informationen stehen auf der Webseite der BEU unter <http://www.beu.bund.de> zur Verfügung.

1 Untersuchungsstelle

1.1 Gesetzliche Grundlage

Die die Unfalluntersuchung betreffenden Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) wurden national mit dem Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27. Juni 2017 umgesetzt. Zur Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb wurde die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) am 14.07.2017 als selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur errichtet.

Im Berichtszeitraum vom 01.01.2019 bis 31.12.2019 wurde die Aufgabe der unabhängigen Untersuchungsstelle durch die BEU auf Grundlage der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen

- des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG),
- des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (BEVVG) und
- der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV)

in den jeweils gültigen Fassungen wahrgenommen.

Zum Ende des Berichtsjahres wurde die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung mit der vierzehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften geändert und ist zum 06.12.2019 in Kraft getreten.

Hierdurch entstand erstmals auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die auf den Netzen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und den nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des übergeordneten Netzes gemäß § 2b Abs. 1 des Allgemeines Eisenbahngesetzes (AEG) verkehren, die Verpflichtung gefährliche Ereignisse der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) zu melden. Der Meldeumfang ergibt sich unmittelbar aus der Anlage zu § 2 Abs. 3 EUV.

Durch die BEU wurde zunächst keine bestimmte Berichtsform formal vorgegeben, sondern den EVU die Anwendung der Handlungshilfe zum Melden gefährlicher Ereignisse gemäß § 2 Abs. 3 EUV empfohlen. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) melden bis auf weiteres auf Grundlage der Allgemeinverfügung zum Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb, Gz. 6010 U - 60uv/007-9101#002 vom 10.11.2009 und aktualisieren die Meldung sofern erforderlich.

Im Weiteren ist beabsichtigt auf der Grundlage der Erfahrungen, die bei der Anwendung der Handlungshilfe gewonnen werden, die Meldeform weiter zu entwickeln und perspektivisch mit Vorgaben zur verbindlichen Anwendung zu verknüpfen.

1.2 Ziel und Zweck der Untersuchung

Ziel und Zweck der Untersuchungen ist es, die Ursachen gefährlicher Ereignisse aufzuklären und hieraus Hinweise zur Verbesserung der Sicherheit abzuleiten. Die Untersuchungen dienen nicht dazu, ein Verschulden festzustellen oder Fragen der Haftung oder sonstiger zivilrechtlicher Ansprüche zu klären und werden unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.

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 der Sicherheitsbehörde und soweit erforderlich, der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (EU), anderen Stellen und Behörden oder anderen Mitgliedstaaten der EU in Form von Sicherheitsempfehlungen mitgeteilt.

1.3 Meldung gefährlicher Ereignisse

In Ergänzung zu § 2 (3) Satz 2 EUV wurde in der Allgemeinverfügung und der Handlungshilfe zum Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb die Meldepflicht und die Form der Meldungen konkretisiert. Gefährliche Ereignisse im Sinne dieser Allgemeinverfügung werden grundsätzlich in Unfälle und Störungen unterschieden.

Ein Unfall ist allgemein definiert als ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb oder eine Verkettung derartiger Ereignisse mit Personen-, Sach- oder Umweltschäden. Unfälle werden in die Ereignisarten

- Kollision,
- Entgleisung,
- Personenunfall,
- Bahnübergangsunfall (Zusammenprall),
- Fahrzeugbrand und
- sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb

eingeteilt.

Eine Störung ist allgemein ein Ereignis im Eisenbahnbetrieb, das den sicheren Betrieb eines Zuges – ohne unmittelbaren Personen-, Sach- oder Umweltschaden – beeinträchtigt. Hierzu zählen

- Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff,
- unzulässige Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt,
- Störung am Bahnübergang,
- Störung am Fahrzeug,
- Störung an der Infrastruktur und
- Störung durch betriebliche Fehlhandlung.

Diese Ereignisse sind in Abhängigkeit der eingetretenen Folge durch die EIU und EVU zu melden. Fehlende oder zum Zeitpunkt der Meldungsabgabe noch nicht verfügbare Informationen sind unverzüglich nachzureichen und auf dem neuesten Stand zu halten. Die abgegebenen Meldungen werden entsprechend zugeordnet und jeweils unter einem gefährlichen Ereignis zusammengefasst.

1.3.1 Meldungen 2019

In Berichtsjahr 2019 wurden insgesamt 2.376 gefährliche Ereignisse gemeldet. Hierbei handelte es sich um 1.621 Unfälle und 755 Störungen. Die finale Zuordnung zu den entsprechenden Ereignisarten wurde durch die BEU festgelegt und ist den folgenden Abbildungen zu entnehmen.

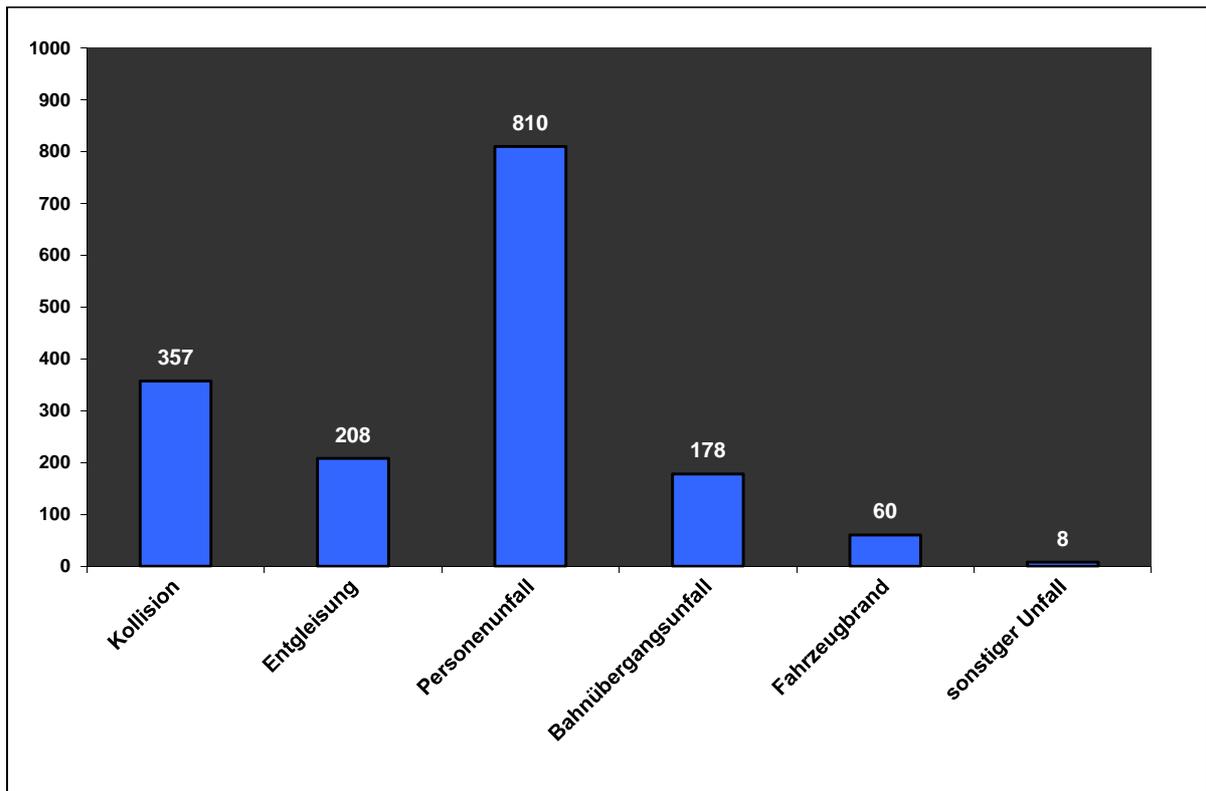


Abb. 1: gemeldete Unfälle im Jahr 2019

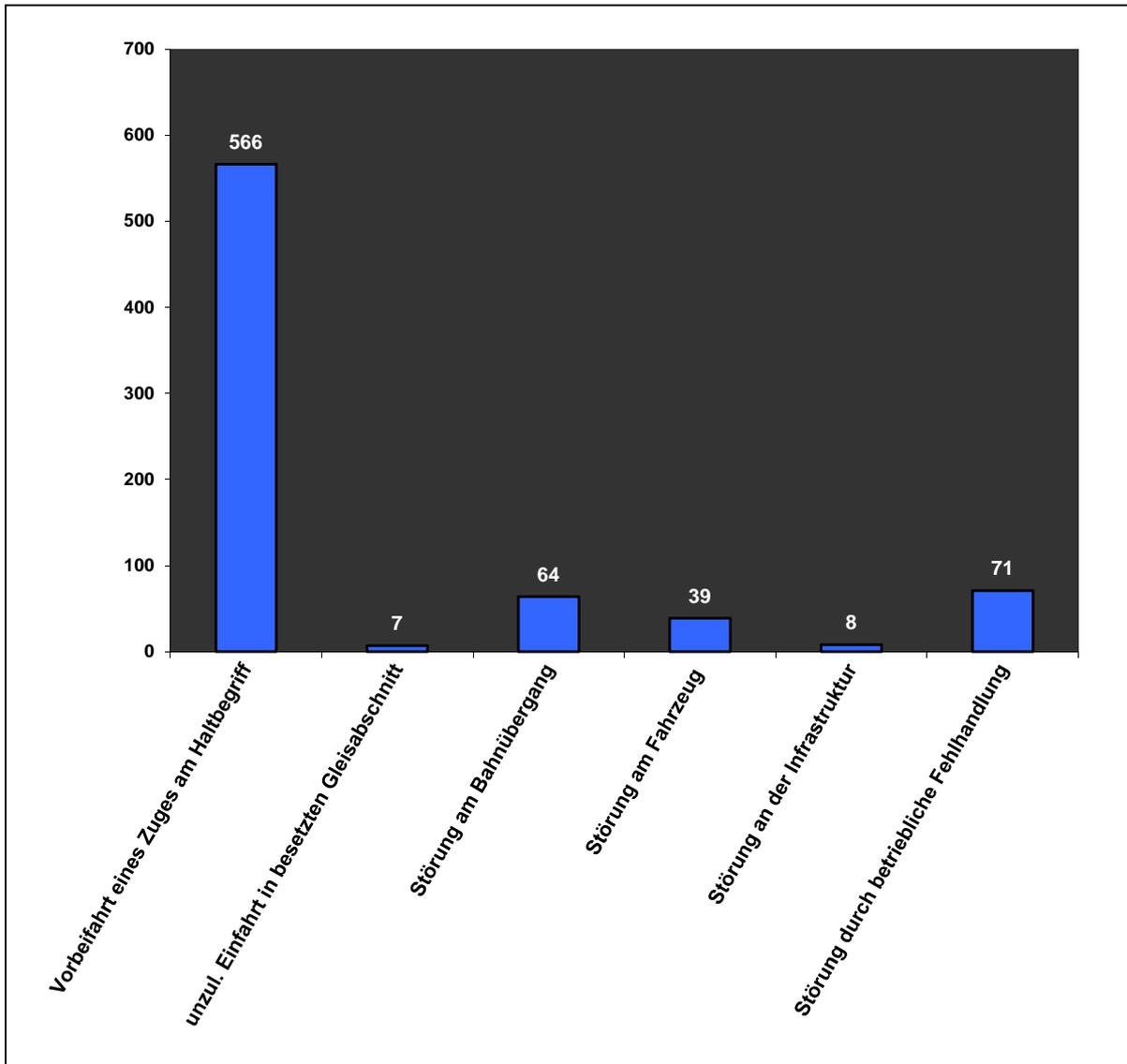


Abb. 2: gemeldete Störungen im Jahr 2019

1.4 Einstufung gefährlicher Ereignisse

Nach dem Eingang der jeweiligen Meldung werden die Ereignisse – gemäß den europäischen Vorgaben – auf Grundlage der eingetretenen Folge in Verbindung mit der Ereignisart eingestuft. Schwere Unfälle gemäß Artikel 20 (1) RL (EU) 2016/798 der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie müssen, alle sonstigen Unfälle und Störungen gemäß Artikel 20 (2) RL (EU) 2016/798 können untersucht werden. Die grundsätzliche Vorgehensweise bei der Einstufung gefährlicher Ereignisse kann der folgenden Abbildung entnommen werden.

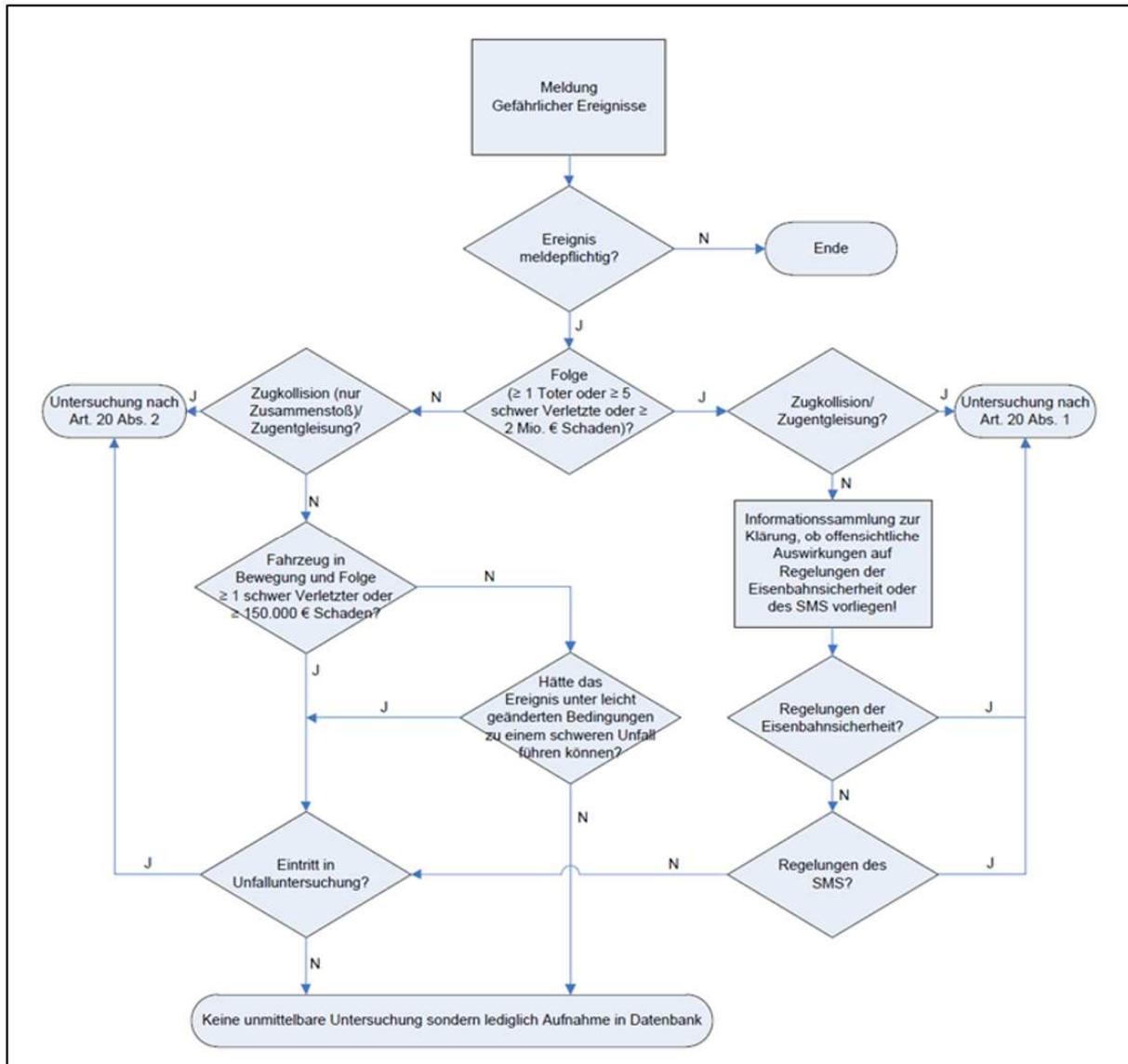


Abb. 3: Einstufung und Untersuchung gefährlicher Ereignisse

Da sich gefährliche Ereignisse nicht immer auf Grundlage der Meldungen unmittelbar einstufen lassen, werden auch Voruntersuchungen eingeleitet. Diese dienen insbesondere dazu zu klären, ob es sich im Einzelfall um einen schweren Unfall handelt bzw. inwieweit durch die Untersuchungen eine gesamthafte Verbesserung der Eisenbahnsicherheit erreicht werden könnte.

Alle meldepflichtigen Ereignisse werden intern mit den Grunddaten Ereignisart, Ort, Datum und Folgen erfasst. Sofern eigene, unabhängige Untersuchungen durchgeführt wurden, werden auch die ermittelten Ursachen aufgenommen. Alle erfassten Daten werden bei der Einstufung künftiger gefährlicher Ereignisse nach Artikel 20 (2) RL (EU) 2016/798 berücksichtigt. Diese Erhebungen sind jedoch nicht mit den so genannten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Artikel 5 und Anhang I

der RL (EU) 2016/798 zu verwechseln, die durch die Sicherheitsbehörden jährlich in einem Bericht gem. Artikel 19 RL (EU) 2016/798 veröffentlicht werden und unter anderem auch Angaben über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit enthalten.

1.4.1 Einstufungen im Jahr 2019

Die im Berichtsjahr 2019 gemeldeten gefährlichen Ereignisse wurden wie folgt eingestuft:

- Ereignisse nach Art. 20 (1) RL (EU) 2016/798: 4
- Ereignisse nach Art. 20 (2) RL (EU) 2016/798: 11
- Voruntersuchungen (V): 51

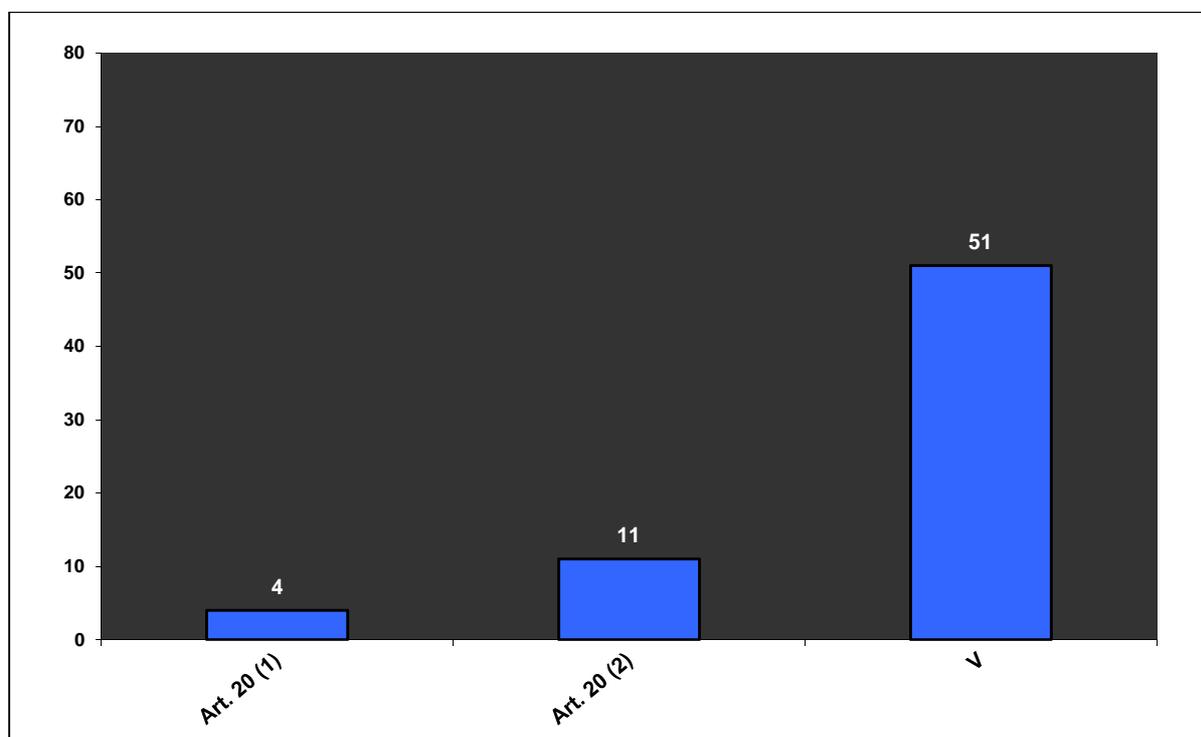


Abb. 4: Einstufung der gefährlichen Ereignisse

In den folgenden Abbildungen ist dargestellt, wie sich die Art und Anzahl der Ereignisse auf die einzelnen Kategorien verteilen.

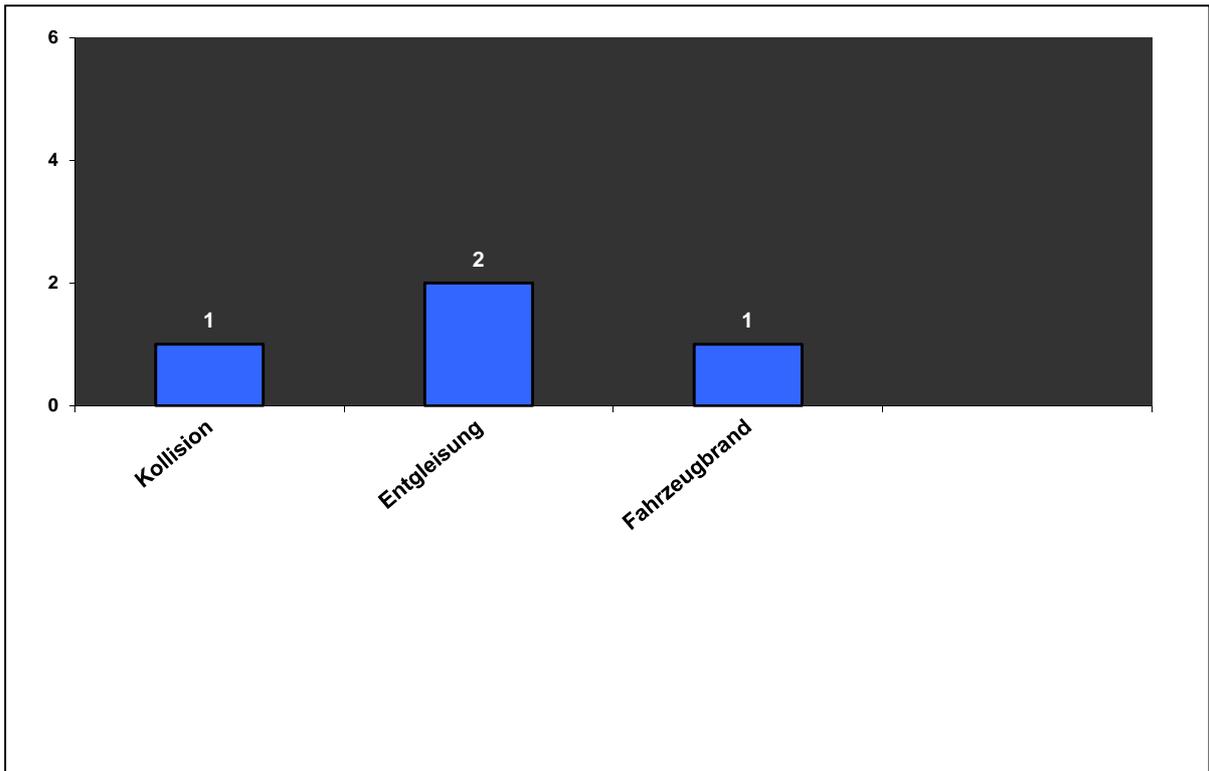


Abb. 5: Ereignisse nach Artikel 20 (1) RL (EU) 2016/798

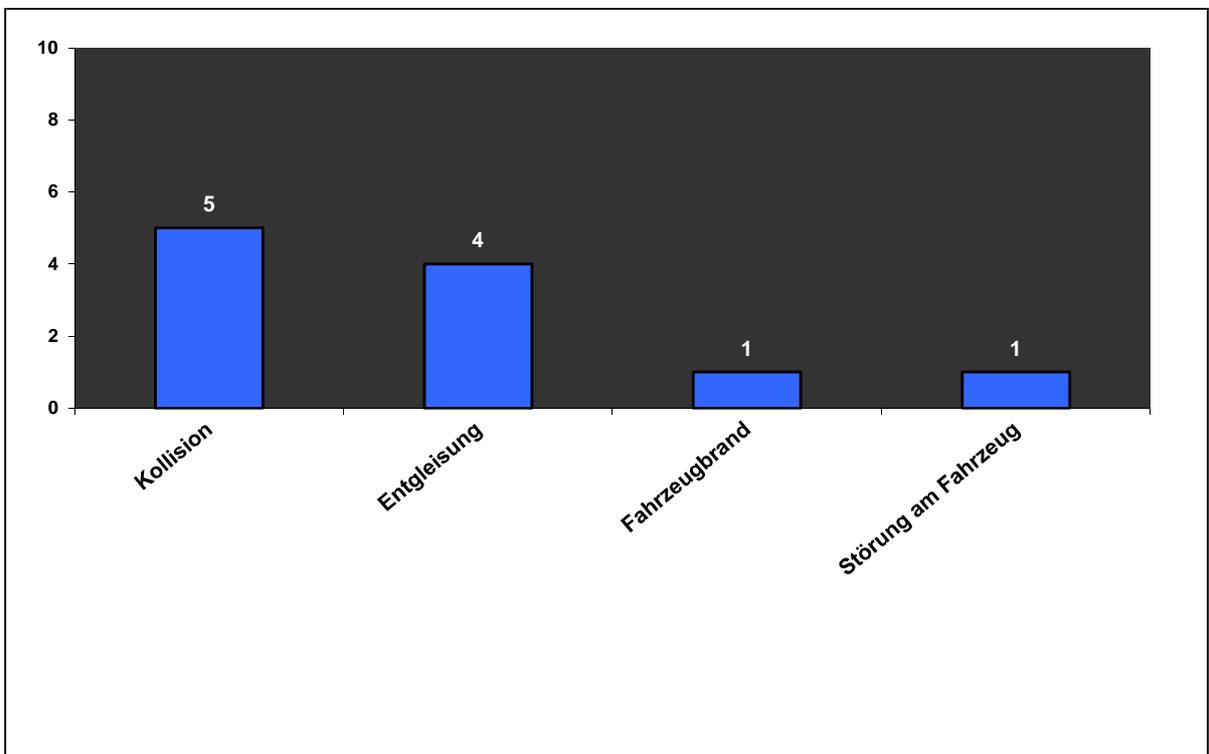


Abb. 6: Ereignisse nach Artikel 20 (2) RL (EU) 2016/798

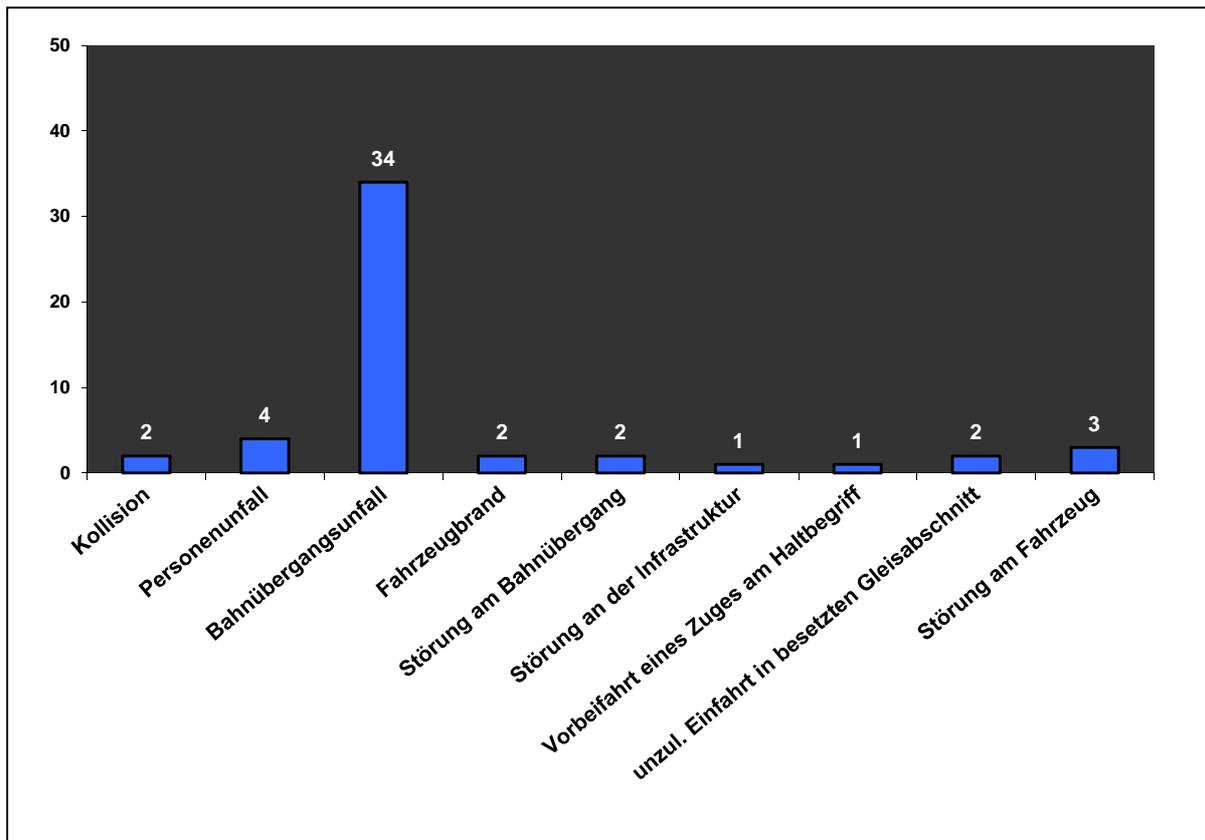


Abb. 7: Voruntersuchungen

1.5 Untersuchung gefährlicher Ereignisse

Gefährliche Ereignisse nach Artikel 20 (1) und (2) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie werden systematisch untersucht. Dazu werden die folgenden vier Prozessschritte durchlaufen:

1. Erstmaßnahmen,
2. Aufnahme der Unfalluntersuchung,
3. Sachverhaltsfeststellung und
4. Sachverhaltsanalyse.

Erstmaßnahmen beinhalten Tätigkeiten und Abstimmungen wie etwa die Zusammenstellung des Untersuchungsteams und die Fahrt zur Unfallstelle.

Aufnahme der Unfalluntersuchung beinhaltet, dass zunächst alle Beteiligten erfasst und erste Erkundigungen an der Unfallstelle eingeholt werden. Es werden Beweise aufgenommen und Spuren in allen beteiligten Fachrichtungen ermittelt und dokumentiert. Nach Abschluss dieser Tätigkeiten und interner Abstimmung, kann die Unfallstelle in der Regel freigegeben werden.

Der dritte Prozessschritt, die **Sachverhaltsfeststellung**, beinhaltet die Untersuchung und Auswertung aller Beweise inklusive der gewonnenen Aussagen und Stellungnahmen. Abgeschlossen wird diese Phase mit der Rekonstruktion des Ereignisses (Ist-Darstellung).

Im letzten Schritt, der **Sachverhaltsanalyse**, vollzieht die Untersuchungsstelle das rekonstruierte Ereignis im Sollablauf nach (Soll-Darstellung) und führt einen Soll-Ist-Abgleich durch. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden bewertet, Schlussfolgerungen abgeleitet und ggf. Sicherheitsempfehlungen entwickelt.

Das Ergebnis der Untersuchung wird in einem Untersuchungsbericht zusammengefasst und auf der Webseite veröffentlicht.

2 Untersuchung

2.1 Allgemein

Im Berichtsjahr 2019 wurden zu 15 gefährlichen Ereignissen Untersuchungen gemäß Artikel 20 (1) oder Artikel 20 (2) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie aufgenommen und es konnten bereits fünf Untersuchungen mit der Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes abgeschlossen werden. Kurzinformationen zu diesen gefährlichen Ereignissen sind in den folgenden Unterkapiteln (2.1.1 – 2.1.15) enthalten.

Des Weiteren wurden 11 laufende Untersuchungen der Vorjahre mit Veröffentlichung der Untersuchungsberichte abgeschlossen.

Bei den bis September 2020 veröffentlichten Untersuchungen handelt es sich um folgende gefährliche Ereignisse:

Lfd. Nr.	Ereignisart	Ereignisdatum	Ereignisort (in / zwischen)
1	Zugentgleisung	29.06.2013	Kayhauserfeld – Oldenburg Hbf
2	Zugentgleisung	08.08.2014	Burgstall (Murr)
3	Fahrzeugbrand	28.09.2014	Laurenburg (Lahn)
4	Zugkollision	18.12.2016	Basel Bad Rbf
5	Zugkollision	17.02.2017	Frankfurt/M-Griesheim
6	Bahnübergangsunfall	17.07.2017	Hohenlimburg
7	Zugkollision	18.09.2017	Augsburg Hbf
8	Zugentgleisung	30.11.2017	Bremen Hbf
9	Zugentgleisung	13.02.2018	Duisburg-Wedau
10	Bahnübergangsunfall	22.05.2018	Reiskirchen – Großen-Buseck
11	Zugentgleisung	30.07.2018	Groß-Rohrheim
12	Zugentgleisung	25.02.2019	Moers Gbf
13	Zugkollision	05.04.2019	Emden Rbf
14	Zugkollision	13.04.2019	Düsseldorf Abstellbahnhof
15	Zugkollision	18.07.2019	München Ost Rbf
16	Zugkollision	13.08.2019	Wanne-Eickel Gbf

Tabelle 1: veröffentlichte Untersuchungsberichte bis 09/2020

2.1.1 Fahrzeugbrand am 06.02.2019 im Bahnhof Unkel

Am 06.02.2019 gegen 23:00 Uhr auf der Fahrt von Gunzenhausen nach Langenfelde wurde der DGS 59970 aufgrund eines Fahrzeugbrandes im Bahnhof Unkel angehalten.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4.

2.1.2 Zugkollision am 15.02.2019 im Bahnhof Augsburg Hauptbahnhof

Am 15.02.2019 gegen 01:32 Uhr auf der Fahrt von Augsburg Rangierbahnhof Nord nach Antwerpen-Noord kollidierte der Güterzug DGS 44506 im Bahnhof Augsburg Hauptbahnhof mit einem Hemmschuh.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4.

2.1.3 Zugentgleisung am 25.02.2019 im Bahnhof Moers Güterbahnhof

Am 25.02.2019 gegen 07:32 Uhr auf der Fahrt von Krefeld Linn nach Moers Güterbahnhof entgleiste der Güterzug DGS 52760 im Bahnhof Moers Güterbahnhof während der Einfahrt mit den ersten drei Wagen.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchungen sind abgeschlossen. Der Untersuchungsbericht ist veröffentlicht.

2.1.4 Zugentgleisung am 02.04.2019 im Bahnhof Birkenwerder

Am 02.04.2019 gegen 19:26 Uhr auf der Fahrt von Oranienburg nach Potsdam Hauptbahnhof entgleiste der Zug RB 18479 im Bahnhof Birkenwerder während der Einfahrt auf der Weiche 28 mit den beiden Radsätzen des vorderen Drehgestells.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4.

2.1.5 Zugkollision am 05.04.2019 im Bahnhof Emden Rangierbahnhof

Am 05.04.2019 gegen 11:24 Uhr auf der Fahrt von Emden Volkswagen nach Seelze Rangierbahnhof kollidierte der Güterzug EZ 50783 im Bahnhof Emden Rangierbahnhof bei der Ausfahrt aus Gleis 145 mit einem stehenden Triebfahrzeug.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchungen sind abgeschlossen. Der Untersuchungsbericht ist veröffentlicht.

2.1.6 Zugentgleisung am 12.04.2019 im Bahnhof Joachimsthal

Am 12.04.2019 gegen 08:38 Uhr auf der Fahrt von Eberswalde Hauptbahnhof nach Templin entgleiste der Zug DPN 61357 im Bahnhof Joachimsthal auf der Weiche 1 mit einer Achse.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4.

2.1.7 Zugkollision am 13.04.2019 im Bahnhof Düsseldorf Abstellbahnhof

Am 13.04.2019 gegen 13:23 Uhr auf der Fahrt von Düsseldorf Abstellbahnhof nach Düsseldorf Hauptbahnhof kollidierte der Leerreisezug RE-D 5105 im Bahnhof Düsseldorf Abstellbahnhof bei der Ausfahrt mit Zug DLR 92365.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchungen sind abgeschlossen. Der Untersuchungsbericht ist veröffentlicht.

2.1.8 Zugkollision am 18.07.2019 im Bahnhof München Ost Rangierbahnhof

Am 18.07.2019 gegen 00:40 Uhr auf der Fahrt von Győr nach Ingolstadt Nord kollidierte der Güterzug GA 47120 im Bahnhof München Ost Rangierbahnhof in Höhe der Weiche 307 mit Güterzug DGS 43133.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchungen sind abgeschlossen. Der Untersuchungsbericht ist veröffentlicht.

2.1.9 Zugentgleisung am 06.08.2019 im Bahnhof Bad Friedrichshall Hauptbahnhof

Am 06.08.2019 gegen 23:13 Uhr auf der Fahrt von Heilbronn nach Mosbach (Baden) entgleiste der Zug DPN-L 85890 im Bahnhof Bad Friedrichshall Hauptbahnhof auf der Weiche 116 mit einem Drehgestell.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4.

2.1.10 Zugkollision am 13.08.2019 im Bahnhof Wanne-Eickel Güterbahnhof

Am 13.08.2019 gegen 17:10 Uhr auf der Fahrt von Gelsenkirchen Hauptbahnhof nach Bochum Hauptbahnhof kollidierte der Zug DPN-G 89399 im Bahnhof Wanne-Eickel Güterbahnhof beim Befahren der Weiche 641 mit dem letzten Wagen des Güterzuges GS 60762.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchungen sind abgeschlossen. Der Untersuchungsbericht ist veröffentlicht.

2.1.11 Zugentgleisung am 24.08.2019 zwischen Köln Bonntor und Köln Süd Abzweig

Am 24.08.2019 gegen 18:41 Uhr auf der Fahrt von Köln Kalk Nord nach Köln Niehl Hafen entgleiste der Güterzug DGS 68754 zwischen Köln Bonntor und Köln Süd Abzweig mit dem elften Wagen.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4.

2.1.12 Fahrzeugbrand am 19.10.2019 zwischen Berlin Zoologischer Garten und Berlin Hauptbahnhof

Am 19.10.2019 gegen 20:04 Uhr auf der Fahrt von Berlin-Charlottenburg nach Freiburg im Breisgau wurde der DPE 85363 (Fußballsonderzug) zwischen Berlin Zoologischer Garten und Berlin Hauptbahnhof aufgrund eines Fahrzeugbrandes in Höhe des Haltepunktes Berlin Bellevue angehalten.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4. Ein Zwischenbericht mit Sicherheitsempfehlung wurde am 17.01.2020 veröffentlicht.

2.1.13 Störung am Fahrzeug am 24.10.2019 zwischen Storzingen und Inzigkofen

Am 24.10.2019 gegen 14:41 Uhr rollte die mit Reisenden besetzte vordere Triebwageneinheit des IRE 3257 zwischen den Betriebsstellen Storzingen und Inzigkofen führerlos ca. 470 m in Richtung Sigmaringen.



Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. Es entstanden keine Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4.

2.1.14 Zugentgleisung am 22.11.2019 im Bahnhof München Hauptbahnhof

Am 22.11.2019 gegen 16:10 Uhr auf der Fahrt von München Hauptbahnhof nach Salzburg Hauptbahnhof entgleiste der Personenzug M 79497 im Bahnhof München Hauptbahnhof bei der Ausfahrt mit den letzten beiden Wagen.



Es wurden keine Personen getötet. Eine Person wurde leicht verletzt. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 3.

2.1.15 Zugkollision am 18.12.2019 im Bahnhof Leipzig-Engelsdorf

Am 18.12.2019 gegen 00:30 Uhr auf der Fahrt von Leipzig-Schönefeld nach Leipzig-Anger kollidierte der Güterzug DGS 42722 im Bahnhof Leipzig-Engelsdorf im Bereich der Weiche 20 mit der S-Bahn S 37395.



Es wurden keine Personen getötet. Neunzehn Personen wurden verletzt, sechs davon schwer. Es entstanden Sachschäden.

Die Untersuchung befindet sich im Untersuchungsprozessschritt 4.

3 Sicherheitsempfehlungen

Gemäß § 6 EUV kann die Untersuchungsstelle jederzeit Sicherheitsempfehlungen aussprechen, die i. d. R. an die Sicherheitsbehörde adressiert sind. Diese ist verpflichtet die Untersuchungsstelle, über die aufgrund von Sicherheitsempfehlungen ergriffenen oder geplanten Maßnahmen, regelmäßig zu unterrichten. Eine Bewertung dieser Maßnahmen durch die Untersuchungsstelle ist verfahrensseitig nicht vorgesehen.

In Kapitel 3.1 Sicherheitsempfehlungen 2019 sind die im Jahr 2019 ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen zu gefährlichen Ereignissen genannt und um Informationen zu den ggf. bereits getroffenen Maßnahmen ergänzt. Das daran anschließende Kapitel 3.2 Sicherheitsempfehlungen 2006 bis 2018 enthält eine Zusammenstellung aller Sicherheitsempfehlungen sowie aktuelle Informationen zu den getroffenen Maßnahmen. In diesem Kapitel sind die gefährlichen Ereignisse nach dem Ereignisdatum geordnet.

Die zuständige Sicherheitsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), informierte letztmals mit Stand September 2020 über getroffene Maßnahmen zu folgenden Ereignissen:

- Bahnübergangsunfall (Zusammenprall) am 15.05.2017 zwischen Neustadt am Rübenberge und Hagen (Han)
- Zugentgleisung am 01.05.2017 in Dortmund Hbf
- Unzulässige Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt am 01.02.2017 in Gruiten
- Zugkollision am 09.02.2016 zwischen Bad Aibling und Kolbermoor
- Zugentgleisung am 11.09.2015 zwischen Duisburg-Wedau und Lintorf
- Bahnübergangsunfall (Zusammenprall) am 19.12.2012 zwischen Düsseldorf-Rath und Düsseldorf-Eller
- Zugentgleisung am 24.07.2012 und am 29.09.2012 in Stuttgart Hbf

3.1 Sicherheitsempfehlungen 2019

Im Berichtsjahr 2019 wurden keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

3.2 Sicherheitsempfehlungen von 2006 bis 2018 (nach Ereignisdatum)

Zugkollision am 30.06.2017 im Bahnhof Leese Stolzenau

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 07.02.2018)

(1/2018) Bahnhöfe, die bisher über keine selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen verfügen, sollten dahingehend einer Risikobetrachtung unterzogen werden. Im Ergebnis dessen sollten die Hauptgleise dieser Bahnhöfe entsprechend der Risikoklassifizierung sukzessive mit einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage nachgerüstet werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (1/2018): Das EBA hatte bereits vor dem Erscheinen des Untersuchungsberichtes der BEU ein Auskunftersuchen an den betroffenen Infrastrukturbetreiber gerichtet, gefolgt von einem intensiven Austausch auf verschiedenen Ebenen sowie einer Anhörung.

Der Infrastrukturbetreiber hat gut 100 betroffene Bahnhöfe auf Einhaltung der Ril 413.0301 Abschnitt 6 (15) und Ril 413.0601 Abschnitt 8 (1) untersucht und bei Nichteinhaltung Kompensationsmaßnahmen eingeführt. Die neue Richtlinie 413.0401 (Nachrüstverpflichtung von Gleisfreimeldeanlagen) war im Berichtsjahr in der Erarbeitung. Das EBA wird die Einführung des Regelwerks und die Umsetzung des Verfahrens zur Bestimmung der Nachrüstverpflichtung von Gleisfreimeldeanlagen überwachen. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Bahnübergangsunfall (Zusammenprall) am 15.05.2017 zwischen Neustadt am Rübener

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 14.01.2019, Version: 1.1 Untersuchungsbericht)

(7/2018) Die Sicherung eines Bahnübergangs durch Bahnübergangsposten stellt auf Grund der Tatsache, dass der Fehler eines Einzelnen unmittelbar zu einem Unfall führen kann, ein erhöhtes Risiko dar. Deshalb sollte die Entwicklung und der Einsatz technischer Lösungen, wie z. B. das Nachwarnsystem, zur Minimierung der Risiken zügig vorangetrieben werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (7/2018): Die abschließende Überprüfung der durch den Infrastrukturbetreiber getroffenen Maßnahmen zu dieser Empfehlung ist durch das EBA noch zu bewerten. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 14.01.2019, Version: 1.1 Untersuchungsbericht)

(8/2018) Das Verfahren der Selbstbestimmung des Sicherungszeitpunkts durch den Bahnübergangsposten sollte restriktiver zum Einsatz kommen, bzw. in begründeten Fällen sollte dieses Verfahren durch klare Zeitvorgaben, wann der Bahnübergang zu sichern ist, ersetzt werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (8/2018): Die abschließende Überprüfung der durch den Infrastrukturbetreiber getroffenen Maßnahmen zu dieser Empfehlung ist durch das EBA noch zu bewerten. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 14.01.2019, Version: 1.1 Untersuchungsbericht)

(9/2018) Die strikte Einhaltung der Regeln der Ril 456.0020 Abs. 4 (3) sollte im Rahmen der Einweisung und Lehrgespräche am Arbeitsplatz der Bahnübergangsposten grundsätzlich thematisiert und überwacht werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (9/2018): Die abschließende Überprüfung der durch den Infrastrukturbetreiber getroffenen Maßnahmen zu dieser Empfehlung ist durch das EBA noch zu bewerten. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 14.01.2019, Version: 1.1 Untersuchungsbericht)

(10/2018) Die Einhaltung vorgeschriebener Wortlaute im Rahmen von Meldungen und Aufträgen und die Wahrung einer generellen Fernsprechdisziplin sollten noch stärker in das Bewusstsein der Beteiligten gerückt werden und durch Auswertung aufgezeichneter GSM-R-Gespräche regelmäßig geprüft werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (10/2018): Die abschließende Überprüfung der durch den Infrastrukturbetreiber getroffenen Maßnahmen zu dieser Empfehlung ist durch das EBA noch zu bewerten. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 14.01.2019, Version: 1.1 Untersuchungsbericht)

(11/2018) Der Infrastrukturbetreiber sollte Mindestanforderungen an die Gestaltung der BÜP-Arbeitsplätze definieren, die der Arbeitsaufgabe der Bahnübergangsposten gerecht werden. Der jeweilige Arbeitgeber hat im Rahmen seiner Arbeitgeberpflichten mindestens diese Mindestanforderungen umzusetzen. Der Infrastrukturbetreiber sollte diese Arbeitsplätze engmaschig kontrollieren.

Maßnahmen: (Stand: September 2019)

Zu (11/2018): Mindestanforderungen zur Gestaltung von Arbeitsplätzen sind in der Arbeitsstättenverordnung und dem darauf fußenden technischen Regelwerk enthalten. Diese sind also bereits vom Verordnungsgeber definiert und stehen nicht zur Disposition des Infrastrukturbetreibers. Die rechtliche Verantwortung für das Wohl seiner Arbeitnehmer und die Einhaltung des Arbeitsschutzrechtes trägt der Arbeitgeber, nicht der Infrastrukturbetreiber. Allerdings ist es Aufgabe des Infrastrukturbetreibers, funktionelle Anforderungen an einen Bahnübergangsposten zu definieren, die zu einem sicheren Schutz des Bahnbetriebes vor Einwirkungen des Straßenverkehrs erforderlich sind. Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes sollte der Infrastrukturbetreiber anstelle menschlicher Bahnübergangsposten automatisierte zugbediente technische Einrichtungen verwenden, da technische Einrichtungen höhere Sicherheit versprechen, als durch menschliches Handeln generiert werden kann. Kann die Anlage – aus welchen Gründen auch immer – den Straßenverkehr nicht stoppen, sollte sie ebenfalls automatisiert einen Nothaltauftrag an den sich nähernden Zug generieren, der eine sofortige Zwangsbremmung dieses Zuges auslöst. Die Behandlung der Sicherheitsempfehlung ist damit abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 06.12.2018)

(12/2018) Unter konsequenter Anwendung des vorhandenen Regelwerks hätte die Verformung an der Zunge bei der Inspektion entdeckt werden können. Verschleiß und Verformung an der Weichenzunge sollen gemäß Richtlinie 821.2005 durch materielle Zustandsprüfungen anhand einer Checkliste untersucht werden. Die allgemeine Praxis zeigt allerdings, dass die Inhalte dieser Checkliste bei der Inspektion nicht immer in vollem Umfang beachtet werden. Es wird empfohlen, relevante Punkte der Checkliste, die die Beurteilung der Zunge betreffen, auf den Status einer verbindlichen, in allen Prüfpunkten nachvollziehbaren Prüfliste anzuheben und die Prüfergebnisse elektronisch dokumentieren zu lassen.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (12/2018): Die Checkliste ist nach Ril 821.2005 Abschnitt 2 (3) / Abschnitt 6 (17) (Stand 01.02.2018) verbindlich anzuwenden. Der Infrastrukturbetreiber wird die Checkliste in das neue elektronische Inspektionsdokumentationssystem IdZ (Nachfolger von IIS) einführen. Das IdZ steht für die Weicheninspektion voraussichtlich ab 2023 zur Verfügung.

Die Ril 821.2005 ist derzeit in Überarbeitung und wird voraussichtlich im Jahr 2020 in Kraft gesetzt. Die Dokumentation der Befundung analog der Checkliste wurde hier in den Vorgaben detailliert. Ein Entwurf der Richtlinie liegt dem EBA bereits vor. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 06.12.2018)

(13/2018) Dem Anlagenverantwortlichen (ALV) fehlt in der Richtlinie eine konkrete Vorgabe um Verformungen oder ähnliche Mängel an der Zunge fachgerecht zu bewerten. Mit den zur Verfügung stehenden Prüflehren ist dies nicht überall möglich. Dem ALV und dem Inspektionspersonal bleibt allein die optische Wahrnehmung für die Beurteilung und Einstufung des Mangels in „Gut“ oder „Schlecht“. Deshalb wird empfohlen, detailliertere Vorgaben zu definieren, wie Verformungen an Weichenzungen fachgerecht zu messen und die daraus resultierenden Ergebnisse zu bewerten sind. Moderne Prüfverfahren, z. B. mit Laserscan, können den sensiblen Anlaufbereich der Weichenzunge ganzflächig erfassen und durch definierte Grenzwerte, analog der SR Systematik, beurteilen. Dem ALV ermöglicht dieser transparente und nachvollziehbare Soll-/Ist-Abgleich eine objektive Bewertung des aktuellen Abnutzungsvorrats, und es lassen sich daraus auch Trends und Prognosen ableiten, die eine bessere Lenkung der Instandsetzung ermöglichen und somit die Sicherheit erhöhen.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (13/2018): Der Infrastrukturbetreiber hat ein zusätzliches Gutachten bei einem EBA-anerkannten Sachverständigen zum Bericht der BEU beauftragt, siehe auch zu lfd. Nr. 14/2018.

Aufgrund des Ergebnisses des Gutachtens sind keine allgemeingültigen Kriterien für den Zungenverschleiß auf Basis der Simulationsergebnisse herleitbar. Der Infrastrukturbetreiber verwendet weiterhin die im UIC-Merkblatt 716 E eingeführten Kriterien für den Zungenverschleiß. Das Verfahren ist damit abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 06.12.2018)

(14/2018) Die durchgeführten Simulationen von DB Systemtechnik lieferten entscheidende Hinweise zur Ursache der Entgleisung. Der eigentliche Entgleisungsvorgang und die dabei wirkenden Mechanismen konnten jedoch nicht vollständig aufgeklärt werden. Da das EIU bisher keine Entgleisungsursache identifizieren konnte, wird empfohlen, weitere wissenschaftliche Untersuchungen zur Ursachenfindung durchzuführen. Hierbei sollten neben der Trassierung und der Gleislage auch die Auswirkungen durch Veränderungen bei der Berührgeometrie von Rad und Schiene an der Zunge unter Einwirkung impulsartiger Kraftspitzen aus dem Eisenbahnbetrieb besonders betrachtet werden, um Grenzwerte für Verschleiß und Verformung an der Zunge festzulegen.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (14/2018): Der Infrastrukturbetreiber hat ein zusätzliches Gutachten bei einem EBA-anerkannten Sachverständigen zum Bericht der BEU beauftragt. Das Gutachten liegt seit August 2019 vor. Es bestätigt die Auffassung des Infrastrukturbetreibers, dass das Simulationsmodell von DB Systemtechnik die Berührverhältnisse zwischen Rad und Zunge/Backenschiene nicht ausreichend genau beschreibt und die Beurteilung der Simulationsergebnisse nicht nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgten. Simulationen mit einem verbesserten Modell würden zu einem vollkommen unkritischen Fahrzustand führen, so dass der Verschleiß an der Weichenzunge als Erklärung für die Entgleisungsursache ausscheidet. Das Verfahren ist damit abgeschlossen.

Unzulässige Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt am 01.02.2017 im Bahnhof Gruitzen

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 12.09.2017)

(4/2017) Die Sicherheitsbehörde sollte das betriebliche Regelwerk der DB Netz AG hinsichtlich des Themas „Abschnittsprüfung“ auf dessen Anwendungssicherheit überprüfen und ggf. auf Änderungen hinwirken, die etwaige Fehlinterpretationen durch den Anwender möglichst ausschließen.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (4/2017): Die abschließende Überprüfung der durch den Infrastrukturbetreiber getroffenen Maßnahmen ist durch das EBA noch zu bewerten. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Zugkollision am 09.02.2016 zwischen Bad Aibling und Kolbermoor

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 07.02.2017)

(1/2017) Es wird empfohlen den „Zugfunknotruf“ und den „Notruf-Strecke“ im Auswahlménü des GEF nach Betätigung der Taste Notruf beim FdI in einer Funktionstaste zusammenzuführen.

Maßnahmen: (Stand: September 2019)

Zu (1/2017): Der Infrastrukturbetreiber hat eine Technische Mitteilung zur Entfernung der Taste 569 (Notruf Strecke) von den GSM-R Fernsprechern in Ergänzung zur Richtlinie 859 erstellt. Die Anpassung der Tastenlayouts der Bedieneinheiten sind abgeschlossen. Das Verfahren ist abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 29.10.2018)

(2/2018) Hinsichtlich der Nachrüstung der Erlaubnisabhängigkeit bei Zb 65 ohne Selbstblockstreckengruppe wird empfohlen, das einschlägige Regelwerk gesamthaft zu überprüfen und im Zuge einer Risikoabschätzung verbindliche Vorgaben zur Nachrüstung von Bestandsstellwerken zu treffen.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (2/2018): In einem ersten Schritt hat das EBA den Infrastrukturbetreiber im Rahmen einer Anhörung aufgefordert, zu dieser Problematik Stellung zu beziehen. Dieser stützt sich im Antwortschreiben vom 09.12.2019 auf die Vorschrift 818 (LST – Anlagen planen) und stellt fest, dass im Fall der Anwendung des Zb65 ohne Selbstblockstreckengruppe als Blocksicherung in Bad Aibling auf diese Gruppe verzichtet werden konnte, da die Nachbarblockstelle Bf Kolbermoor innerhalb des Stell-

werksbereich Bad Aibling liegt. Eine Richtungsgruppe garantiere den Gegenfahrausschluss, wobei durch diese, die Erlaubnis der Fahrtrichtung nicht manuell durch den Bediener erfolgen müsse, sondern durch die Einstellung einer Zugstrasse auf die Blockstrecke erfolgt (ohne Anzeige der Richtungspfeile). Grundsätzlich bleibt abschließend festzustellen, dass die verbaute Streckensicherungstechnik in den Jahren 1977 bzw. 1979 geprüft und in die Bestandsplanunterlagen übernommen wurde. Demnach entspricht die technische Ausführung der Anlage geprüften Planunterlagen und muss in einer ersten Betrachtung nicht angezweifelt werden.

Als weiteres Vorgehen hat das EBA aktuell ein erneutes Auskunftsersuchen gestellt, da noch Auskünfte bzgl. der Anzahl, Technikausstattung, Infrastruktur, Rückfallebenen usw. der betroffenen Strecken mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik fehlen. In diesen Bescheid wurde auch die Frage aufgenommen, welche Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber unternommen hat, um das einschlägige Regelwerk gesamthaft zu überprüfen und im Zuge expliziter Risikoabschätzungen der jeweiligen Stellwerke verbindliche Vorgaben zur Nach- bzw. Nichtnachrüstung von betroffenen Bestandsstellwerken zu gelangen. Eine Antwort zu diesem Auskunftsersuchen steht noch aus. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 29.10.2018)

(3/2018) Es wird empfohlen, das Regelwerk insbesondere hinsichtlich folgender Punkte zu optimieren:

- Regeln zur Störungsideifikation erstellen
- Regeln für die Anwendung von „Fahrstraßentechnik als Streckensicherung“ erstellen
- Regeln für die Räumungsprüfung auf eingleisigen Strecken und bei Gleiswechselbetrieb überarbeiten und präzisieren.

Maßnahmen: (Stand: September 2019)

Zu (3/2018): Die Erfordernisse der Fortschreibung des Regelwerks sind dem Infrastrukturbetreiber bekannt und werden dort längerfristig weiterverfolgt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 29.10.2018)

(4/2018) Auf Grundlage einer Risikobetrachtung wird empfohlen, die Umstellung des funktionsorientierten Regelwerks zum prozessorientierten Regelwerk zu überprüfen.

Maßnahmen: (Stand: September 2019)

Zu (4/2018): Die Erfordernisse der Fortschreibung des Regelwerkes sind dem Infrastrukturbetreiber bekannt und werden dort längerfristig weiterverfolgt. Eine derartige Umstellung ist jedoch als durchaus komplex zu sehen. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 29.10.2018)

(5/2018) Es wird empfohlen, bei Trainings- und Schulungsmaßnahmen verstärkt auf Stellwerksimulatoren zurückzugreifen und auch die Aspekte Unterforderung, neue Medien und Ablenkung aufzugreifen.

Maßnahmen: (Stand: September 2019)

Zu (5/2018): Der betroffene Infrastrukturbetreiber hat in den zurückliegenden Monaten diverse Maßnahmen und Projekte ergriffen bzw. diese sind in Umsetzung. Das Verfahren ist damit abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 29.10.2018)

(6/2018) Auf Grundlage einer Risikobetrachtung wird empfohlen, die gegenwärtige Anschaltbarkeit des Ersatzsignals Zs 1 kritisch zu hinterfragen und diese mit risikominimierenden betrieblichen und/oder technischen Bedingungen zu untersetzen.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (6/2018): Der Infrastrukturbetreiber hat seine Verfahrensregeln überarbeitet und weiterentwickelt. Das Verfahren zu dieser Empfehlung gilt damit als abgeschlossen.

Zugentgleisung am 11.09.2015 zwischen Duisburg Wedau und Lintorf

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 20.12.2017)

(5/2017) Die Tf sollten im Rahmen der regelmäßigen Fortbildung und Überwachung bzw. durch andere geeignete Mittel zur strikten Einhaltung der Regeln im Zusammenhang mit Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen und den Maßnahmen bei drohender Gefahr angehalten werden. Hinsichtlich des Erkennens und Behebens von Wagenstörungen durch Tf sollte eine deutliche Verbesserung der Arbeitsausführung angestrebt werden. Die Tf sollten zur Bedeutung dieser Tätigkeiten be-

sonders sensibilisiert werden, da unerkannte Störungen an den Fahrzeugen wegen oft nichtvorhandener Rückfalleben fast zwangsläufig zu schweren Unfällen führen.

(6/2017) Die Qualitätsprüfung bei der Instandhaltung, entsprechend Unterstützungsprozess, U7.2.4.2 ist ggf. zu optimieren. Es ist dafür zu sorgen, dass zur Befundung von Radsätzen nur Mitarbeiter mit der nötigen Qualifikation zum Einsatz kommen und die Weisung DB Schenker Rail AG IW-C(W)2014/10 strikt eingehalten wird.

(7/2017) Die Fdl sollten im Rahmen der regelmäßigen Fortbildung und Überwachung zur strikten Einhaltung der Regeln 408.0553 und 408.0581 angehalten werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu (5/2017): Das EBA wird überwachen, ob die Umsetzung im Rahmen der regelmäßigen Fortbildung erfolgt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Zu (6/2017): Nach Bekanntgabe der Sicherheitsempfehlung im Dezember 2017 hat das EBA den Sachverhalt mit dem betroffenen EVU erörtert. Ausschlaggebend für die Sicherheitsempfehlung waren ein dem EBA nicht bekanntes Gutachten der RWTH Aachen und die Annahme, dass ein bereits im März 2015 erkannter vollflächiger Fettaustritt nicht zum Tausch des Radsatzes geführt habe. Die anschließende Sachverhaltsermittlung hat Defizite im Informationsaustausch zwischen dem betroffenen EVU und der Untersuchungsstelle bzw. dem Gutachter der RWTH Aachen aufgezeigt. Es wurden nicht alle erforderlichen Informationen und Instandhaltungsnachweise über die im März durchgeführte Untersuchung des Radsatzes zur Verfügung gestellt, was letztlich zu einer falschen Darstellung der tatsächlichen Gegebenheiten geführt hat. Zwar ist unstrittig, dass die Entgleisung auf einen umfangreichen Schmiermittelverlust zurückzuführen ist, zu bezweifeln ist allerdings, dass Schmiermittel schon seit März 2015, also sechs Monate vor dem Ereignis, austrat.

Die bezeichnete Weisung ist zwischenzeitlich in das geltende Instandhaltungsregelwerk eingearbeitet worden. Das Verfahren ist abgeschlossen.

Zu (7/2017): Die abschließende Überprüfung der durch den Infrastrukturbetreiber getroffenen Maßnahmen ist durch das EBA noch zu bewerten. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Fahrzeugbrand am 25.04.2015 im Bahnhof Wilhelmshaven

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 7.6.2016)

(1) Einsatz von nicht entflammbarem und verschleißfestem Material für die Diesel-Leckleitung unter Angabe einer max. Verwendungsdauer vorsehen. Brandverhindernde Maßnahmen am Turbolader und Abgasrohr durchführen. Konstruktive Anpassung der Kraftstoffrückführung vornehmen.

(2) Nachrüstung von Branddetektoren mit automatischer Motorabschaltung bei allen Dieseltriebzügen der Bauart LINT.

Maßnahmen: (Stand: September 2019)

Zu 1.: Die Überwachung der Halter betroffener Fahrzeuge ist abgeschlossen. Alle Halter passten ihre Instandhaltungsvorgaben hinsichtlich häufigeren Sichtkontrollen und/oder präventiven Tausch der Diesel-Leckleitung in verschiedenen Instandhaltungsstufen an. Es kam seitdem zu keinen weiteren Vorkommnissen aus dieser Schadensquelle. Das Verfahren ist abgeschlossen.

Zu 2.: Zu dieser Sicherheitsempfehlung wurden keine Maßnahmen eingeleitet. (Siehe zu 1.)

Zugkollision am 01.08.2014 im Bahnhof Mannheim Hbf

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 23.9.2015)

(1) Das Bewusstsein und die Kompetenz der Triebfahrzeugpersonale im Umgang mit PZB-Zwangsbremungen jeglicher Art durch gezielte Trainingsmaßnahmen kontinuierlich zu stärken.

(2) Die Nachrüstung der fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungseinrichtungen mit dem Schutzziel „eine Verbindungsaufnahme nach PZB-Zwangsbremungen vor einer Wiederanfahrt herzustellen“, zu überprüfen und in Abhängigkeit des Ergebnisses weiterzuentwickeln.

Maßnahmen: (Stand: September 2016)

Zu 1.: Das EBA hat entsprechende Schwerpunkte zur risikoorientierten Überwachung gesetzt. Bereits in 2014 wurde eine Schwerpunktkontrolle in den Wochen nach dem Unfall angesetzt, bei der über 200 Triebfahrzeugführer zum richtigen Verhalten bei PZB-Zwangsbremungen befragt wurden. Dabei zeigten sich keine strukturellen Defizite bei den Kenntnissen der Betriebspersonale.

Um eine größtmögliche Wirkung und ein Gefahrenbewusstsein im Sektor zu erzielen, richten sich in 2016 weitere Überwachungen direkt an die ca. 280 Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung. In den regelmäßigen Audits bei den Unternehmen werden die Durchführung und Intensivierung von Simulatortrainings der Triebfahrzeugführer thematisiert. Ferner ist ein weiterer Auditinhalt die unternehmensinterne Überwachung der Personale anhand von gezielten Auswertungen der PZB-Fahrdatenspeicher. Dabei wird die Verfahrensdurchgängigkeit auch bzgl. hierfür verwendbarer Fahrdaten in Leihlokomotiven betrachtet, welche dem Unternehmen nach dem Fahrzeugeinsatz noch zugänglich sein sollen.

Zu 2.: Zur Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung wurden ausgewählte Eisenbahnunternehmen und der VDV im Rahmen eines Auskunftersuchens um Stellungnahme gebeten, darunter alle am Unfall beteiligten Unternehmen sowie große bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen und die DB Netz AG. Die Ergebnisse dieses Auskunftersuchens wurden nach Klassifizierung der Antworten ausgewertet. Dabei hat die Prüfung der Sicherheitsempfehlung ergeben, dass eine Nachrüstung der PZB für das Verhalten nach einer Zwangsbremmung im Rahmen einer Aufwand-Nutzen- Abwägung vor dem Hintergrund der Einführung von ETCS nicht sinnvoll ist.

Zugkollision am 26.10.2013 im Bahnhof Gladbeck West

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 28.11.2014)

(1) Minimierung des gegenwärtigen Verfahrens „Bremsproberechtiger am Zug“ auf ein absolut notwendiges Maß (Notfall, z. B. nach Störung während einer Zugfahrt, die eine Bremsprobe erforderlich macht).

(2) Mittel- und langfristig sollten technische Einrichtungen zur sicheren Durchführung von Bremsproben im europaweiten Güterverkehr zur Minimierung der menschlichen Fehlerrate zum Einsatz kommen.

Maßnahmen: (Stand: September 2018)

Zu 1.: Die VDV-Schrift 757 wurde überarbeitet. Das Verfahren ist abgeschlossen.

Zu 2.: Technische Einrichtungen zur Durchführung von Bremsproben im Güterverkehr sind aktuell nicht verfügbar. Eine solche Entwicklung im europäischen Güterverkehr kann nur über die entsprechenden europäischen Gremien erreicht werden.

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 31.01.2017)

(2/2017) Entwässerungsanlagen im Gleis sowie in Gleisnähe können bei Funktionsstörungen zur Durchfeuchtung des Gleisunterbaus führen, woraus sich als Folge betriebsgefährdende Gleislagefehler entwickeln können. Den für die Inspektion von Entwässerungsanlagen eingesetzten Personalen fehlt ein flächendeckendes Kataster über die vorhandenen Entwässerungsanlagen, um regelmäßige Inspektionen planen und durchführen zu können. Es wird empfohlen alle Entwässerungsanlagen separat zu erfassen, um regelmäßige Inspektionen auf Funktionsfähigkeit der jeweiligen Entwässerungsanlage zu planen und zeitnah durchführen zu können.

Ziel dieser Maßnahme ist die vollständige und regelmäßige Kontrolle der Entwässerungsanlagen im Gleis sowie in Gleisnähe, um die Entwicklung von betriebsgefährdenden Gleislagefehlern, die aus der Durchfeuchtung des Gleisunterbaus entstehen können, zu verhindern.

(3/2017) Gleislagestörungen werden gemäß Richtlinie 821.2001 Abschnitt 5 nach Einzelfehlern beurteilt, wobei kombiniert auftretende Einzelfehler besonders zu betrachten sind. Unter diesen kombiniert auftretenden Einzelfehlern sind auch kurz hintereinander folgende, also zyklische, Längshöhenfehler einzustufen. In Richtlinie 821.1000 Abschnitt 2 und in Richtlinie 821.2001 Tabelle 2 sind Beurteilungsmaßstäbe für Einzelfehler nach der Störgröße/Reaktion (SR) Logik definiert und in den folgenden Abschnitten anzuwendende Handlungsanweisungen für den Anlagenverantwortlichen (ALV) hinterlegt. Für kombiniert auftretende Einzelfehler fehlen konkrete Handlungsanweisungen. Der ALV wird gemäß Richtlinie 821 aufgefordert, kombiniert auftretende Gleislagefehler besonders zu berücksichtigen und nach eigenem Ermessen zu handeln.

Es wird empfohlen, das Regelwerk hinsichtlich der kombiniert auftretenden Einzelfehler zu präzisieren.

Ziel dieser Maßnahme ist, dem ALV anstatt der Ermessensentscheidung konkrete Handlungsanweisungen beim Auftreten von kombiniert auftretenden Einzelfehlern vorzugeben. Mit dieser Maßnahme soll einerseits bereits die Entwicklung von betriebsgefährdenden kombinierten Gleislagefehlern erkannt und gehemmt werden und andererseits konkrete Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes definiert werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2018)

Zu (2/2017): Aufgrund der Tatsache, dass Gleisentwässerungsanlagen bisher nicht in ausreichendem Umfang erfasst sind, wurde vom verantwortlichen EIU die vollständige Erfassung der entsprechenden Anlagen veranlasst. Darüber hinaus hat das EIU einheitliche Vorgaben für die Inspektion festgelegt. Das Verfahren ist damit inhaltlich abgeschlossen. Das EBA wird die Umsetzung begleiten und überwachen.

Zu (3/2017): Mit der technischen Mitteilung TM 1-2017-10135 hat das betroffene EIU ergänzend zur Richtlinie 821.2001 festgelegt, dass bei drei Einzelfehlern der Kategorie SR₁₀₀ in der Längshöhe innerhalb eines 50 m langen Gleisabschnitts eine SR_{lim} Überschreitung vorliegt und die Fahrgeschwindigkeit auf 70 km/h zu reduzieren ist. Das Verfahren ist abgeschlossen.

Bahnübergangsunfall (Zusammenprall) am 09.01.2013 zwischen Lübbecke (Westf.) und

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 21.6.2013)

(1) Die Zeichen der Posten zum Anhalten des Straßenverkehrs sollten auch nach dem Anbringen der Hilfsmittel gegeben werden. Diese Anforderung sollte in der Richtlinie 456 konkretisiert und die eindeutige Verwendung des Begriffs „Hilfsmittel“ in den korrespondierenden Anlagen 2 und 5 überarbeitet werden.

(2) Bei planbaren oder länger andauernden Außerbetriebnahmen von BÜSA und Einrichtung einer Sicherung durch Posten, sollte das Risiko einer sicherheitsrelevanten Fehlhandlung des Postens identifiziert werden, um eine akzeptable Maximaldauer der Postensicherung zu ermitteln und künftig festzuschreiben.

(3) Bei planbaren oder länger andauernden Außerbetriebnahmen sollte eine Abstimmung mit den Verkehrsbehörden (z. B. Sonder- BÜ-Schau) erfolgen.

(4) Bei planbaren oder länger andauernden Außerbetriebnahmen sollten mobile Schrankenanlagen mit Lichtzeichen und Halbschranken (z. B. TH BÜP), zur besseren Erkennbarkeit der Postensicherung für den Straßenverkehrsteilnehmer, verstärkt zum Einsatz kommen. In diesem Zusammenhang sollten die Regeln zum Geben der Zeichen angepasst werden.

(5) Zum Schutz und zur besseren Erkennbarkeit sollten Posten Warnkleidung mit verbesserter Erkennbarkeit tragen (Klasse 3, mindestens Weste und Hose).

(6) Das Abdecken ungültiger Lichtzeichen sollte einheitlich und ausschließlich mit Mitteln entsprechend der Technischen Mitteilung erfolgen. Die Erkennbarkeit der Hilfsmittel sollte verbessert werden.

(7) Bei planbaren oder länger andauernden Außerbetriebnahmen sollten während der Dunkelheit verstärkt mobile Beleuchtungseinrichtungen zum Einsatz kommen, wenn dadurch das Einsehen des Kreuzungsbereichs erleichtert wird, auch wenn die Regeln eine BÜ-Beleuchtung bisher nicht vorschrieben.

Maßnahmen: (Stand: August 2015)

Zu 1.: Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat hierzu – soweit im Rahmen der Straßenverkehrsordnung eingeräumt – Maßnahmen eingeführt und interne Festlegungen getroffen. Hierbei wurde die Erkennbarkeit der Postensicherung weiter erhöht durch verbesserte Erkennbarkeit von zeichengebenden Hilfsmitteln zum Anhalten des Straßenverkehrs.

Zu 2.: Grundsätzlich sind die Maßnahmen nach 1 der entscheidende Beitrag, Unfallursachen wie im hier beschriebenen Ereignis zu kontrollieren. Wegen auch ansonsten beobachtet häufigen Vorkommnissen im Zusammenhang mit dem Versagen von Posten ist infolge der vertieften Überwachung ein unternehmerischer Maßnahmenplan angestoßen worden.

Zu 3.: Zu Verkehrsschauen laden regelmäßig die Straßenverkehrsbehörden ein. Der Kreuzungspartner kann – z. B. im Falle von länger andauernden Außerbetriebnahmen – Sonderverkehrsschauen beantragen.

Zu 4.: Die Anwendung mobiler Sicherungsanlagen ab einer zu erwartenden Einsatzzeit von mehr als sieben Tagen hat das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen inzwischen intern geregelt. Weitere damit zusammenhängende betriebliche Maßnahmen werden ab Dezember 2015 in eine Unternehmensrichtlinie aufgenommen.

Zu 5.: Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat dahingehende Maßnahmen eingeführt. Unternehmensinterne Vorgaben regeln nun die Mindestanforderungen an eine erkennbare und warnende Arbeitsbekleidung zur Sichtbarkeit des Postens.

Zu 6.: Die aktuelle mit der Sicherheitsbehörde abgestimmte Regelung zur Abdeckung von Lichtzeichen findet sich in einer unternehmensinternen Vorschrift. Als ergänzendes Hilfsmittel wurde zwischenzeitlich seitens des betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens eine mobile rückstrah-

lende Faltpyramide mit aufgesetztem Rotlicht entwickelt. Sie soll zukünftig regelmäßig eingesetzt werden.

Zu 7.: Die Umsetzung muss in jedem Einzelfall vom Anlagenverantwortlichen in Absprache mit dem Straßenbaulastträger entschieden werden.

Bahnübergangsunfall (Zusammenprall) am 19.12.2012 zwischen Düsseldorf-Rath und Düsseldorf-Eller
Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 7.4.2014)

Im Rahmen der Planung und Zulassung von BÜSA, sollte im Ergebnis einer Risikobetrachtung die Anwendung der technischen BÜ-Sicherungen gem. § 11 Abs. 6 EBO konkretisiert und – mit der Zielstellung Schadensausmaße aufgrund liegengebliebener Fahrzeuge im Gefahrenraum des BÜ möglichst zu minimieren – modifiziert werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Die Richtlinie 815 einschließlich Einarbeitung aller Technischen Mitteilungen wird weiterhin durch das EIU überarbeitet und voraussichtlich noch im Laufe des Jahres 2020 mit dem EBA abgestimmt. Den Inhalt der Sicherheitsempfehlung wird das EBA im Rahmen der Beteiligung prüfen und bewerten. Das Verfahren ist weiterhin nicht abgeschlossen.

Zugentgleisung am 24.07.2012 und 29.09.2012 im Bahnhof Stuttgart Hbf

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 08.04.2014)

(1) Überarbeitung und Konkretisierung der Richtlinie 800.0110 und 800.0120 mit dem Ziel, Trassierungen außerhalb von Regelwerten und Sollvorgaben stärker zu reglementieren.

(2) Weitergehende Untersuchungen zur generellen Überprüfung der uneingeschränkten Eignung der Pufferbauart an langen Reisezugwagen im Schiebetrieb unter besonderer Berücksichtigung der auftretenden Verspannkräfte und aller möglichen Randparameter im Netz. Sollte dieser Nachweis nicht zu führen sein, wird empfohlen diese Pufferbauart an langen Reisezugwagen im Schiebetrieb nicht mehr zum Einsatz zu bringen.

Maßnahmen: (Stand: September 2020)

Zu 1.: Zum 01.12.2015 wurde die Richtlinie 800.0110 „Linienführung“ nach einer redaktionellen und inhaltlichen Überarbeitung neu herausgegeben. Die Empfehlung wurde damit abschließend behandelt. Im Detail: Im Abschnitt 9 (4) Vermeidung einer Überpufferung wurde dieser Sachverhalt hervor-

gehoben und neu formuliert. Für die Trassierung wurden Vergleichsradien für die neuen Geschwindigkeitsbereiche 25 km/h und 30 km/h eingeführt, wobei zwischen Kreisbogen, Korbbogen und Gegenbogen unterschieden wird. Der Vergleichsradius ist eine geometrische Größe für die Krümmungsdifferenz bei unvermitteltem Krümmungswechsel. Bei Gegenbögen ist bei einem Vergleichsradius $r_w < 90$ m eine Zwischengeradenlänge größer 8 m und bei $r_w < 110$ m größer 6 m einzuhalten. Die Mindestlänge gemäß TST für neu geplante Strecken ist in der Richtlinie ebenfalls aufgenommen.

Zu 2.: Das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen hat dem EBA mitgeteilt, dass die Simulation zum Betrieb von geschobenen Zügen unter Beachtung der dynamischen Einflüsse und der spezifischen Infrastruktur zwischenzeitlich abgeschlossen sind. Dazu mussten Simulationsmodelle für weitere Drehgestelle aufgebaut werden, was sehr zeitintensiv war. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse sind zur Bewertung der Ergebnisse erweiterte Simulationen und/oder Experimente für die Ableitung von Kriterien für ein Versagen der Puffer erforderlich. Das Verfahren ist weiterhin nicht abgeschlossen.

Zugkollision am 13.04.2012 zwischen Üst Mühlheim Ost und Hanau

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 15.7.2014)

Konkretisierung der Regelungen für das Ein- und Ausgleisen von Zweiwegefahrzeugen auf der freien Strecke insbesondere der örtlichen Einweisung der Verantwortlichen.

Maßnahmen: (Stand: August 2015)

In einem bereits 2013 begonnenen Verwaltungsverfahren wurde eine Verbesserung der Ortskenntnis der Beteiligten und die risikobezogene Berücksichtigung von örtlichen Besonderheiten thematisiert. Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen schreibt daraus interne Vorgehensweisen fort.

Zugkollision am 21.09.2011 im Bahnhof Bleicherode

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 17.4.2013)

Überprüfung, ob in den durchgehenden Hauptgleisen von Bahnhöfen selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorgesehen werden sollten.

Maßnahmen: (Stand: August 2014)

Es ist vorgesehen, den Bahnhof Bleicherode nachfolgend in ESTW-Technik auszurüsten.

Das Verfahren ist abgeschlossen.

Zugkollision am 11.09.2011 zwischen Werlau und St. Goar

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 12.6.2013)

(1) In einer Risikobetrachtung sollten die Eintrittswahrscheinlichkeiten und die Mengen künftig zu erwartender Regenspenden (Ereignisauslösende Starkregenfälle) abgeschätzt werden. Im Anschluss daran sollten Gerinne/Entwässerungseinrichtungen nebst zugehörigen Einzugsgebieten einer Überprüfung unterzogen werden mit dem Ziel, weitergehende notwendige Sicherungsmaßnahmen zu identifizieren und umzusetzen.

(2) Realisierung einer „anderen Fernsprechverbindung“ gemäß Richtlinie 408.0581 zur Abgabe eines Nothaltauftrages durch Zugpersonale auf Strecken ohne Streckenfernsprecher.

Maßnahmen: (Stand: August 2015)

Zu 1.: Inspektionen der Hanggrundstücke durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß interner Richtlinie, Begutachtungen durch ein Baugrundinstitut, Einstufung der Hänge in Gefährdungsklassen. Detaillierte Darstellung der Maßnahmen bereits im Berichtsjahr 2013.

Zu 2.: Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat in den Schienennetz- Benutzungsbedingungen 2014 eine entsprechende Regel im technischen Netzzugang verankert. Für das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen und im Rahmen von Audits bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde der Fokus auf unternehmerische Vorgaben gerichtet, dass alle Personale schnell und direkt Notrufe geeignet absetzen können.

Fahrzeugbrand am 26.07.2011 im Bahnhof Berlin Ostbahnhof

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 25.11.2013)

Überprüfung, ob für Triebfahrzeuge der baugleichen BR 112, 114 und 143 Maßnahmen zur Erhöhung der Brandsicherheit an den Stromschiene und Fahrmotorklemmstellen (insbesondere der Fahrmotorklemmstelle 1 und 4) zur Vermeidung unzulässig hoher Übergangswiderstände und unterschiedlicher Stromaufteilung vorgesehen werden sollten.

Maßnahmen: (Stand: August 2015)

Der Fahrzeughalter hat mehrere Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Brandsicherheit an den genannten Fahrzeugbaureihen vorgesehen, die sich auf die Verwendung anderer Materialien und verschiedene verfahrenstechnische Vorkehrungen in der Instandhaltung bezieht.

Zugentgleisung am 11.02.2011 zwischen Gröbers und Großkugel

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 24.6.2013)

Die Richtlinie 821.2001 legt hinsichtlich der Standardabweichung s des Gesamtsignals der Längshöhe, der gegenseitigen Höhenlage und der Pfeilhöhe berechnet über 250 m mit einer Schrittweite von 25 m keine Werte fest, bei deren Erreichen zwingend Unterhaltungsmaßnahmen zu erfolgen haben. Eine Überarbeitung sollte dahingehend erfolgen, dass für die Standardabweichung ebenfalls SR_{100} , SR_{lim} oder Grenzwerte festgesetzt werden.

Maßnahmen: (Stand: September 2016)

Diese Sicherheitsempfehlung wurde nicht berücksichtigt. Die Standardabweichung dient nach Richtlinie 821.2001, 5 (10) lediglich als zusätzliche Entscheidungshilfe für die Beurteilung der Qualität der Gleislage. Sie trifft eine Aussage über die durchschnittliche Gleislagequalität und dient der Planung von Instandsetzungsarbeiten in größeren Abschnitten. Wenn der SRA-Wert überschritten wird, ist dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zu überprüfen und ggfls. sind Instandsetzungsmaßnahmen einzuleiten. Eine Einführung von SR_{100} oder SR_{lim} wird nicht als notwendig angesehen, da in Deutschland seit je her die Instandhaltungsmaßnahmen von Einzelwerten abhängen und nicht von Durchschnittswerten bzw. der Standardabweichung. Die Berücksichtigung der Einzelwerte ist wichtiger, da bereits bei einzelnen Überschreitungen von SR_{100} oder SR_{lim} Maßnahmen zu ergreifen sind. Bei der Berechnung des Mittelwerts bzw. der Standardabweichung sind solche einzelnen Messwertüberschreitungen nicht mehr erkennbar.

Zugkollision am 29.01.2011 im Bahnhof Hordorf

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 14.9.2011)

(1) Nachrüstung aller Strecken mit Zugbeeinflussung, durch die ein Zug bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, auf Hauptbahnen zusätzlich ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale selbsttätig verhindert werden kann.

(2) Bis zur Nachrüstung der Strecken mit Zugbeeinflussung gemäß lfd. Nr. 1 sollten zusätzliche Maßnahmen getroffen werden, die im jeweiligen Einzelfall geeignet sind, die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder das Schadensausmaß bei einer unzulässigen Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal zu reduzieren.

Maßnahmen: (Stand: August 2015)

Zu 1.: Mit der sechsten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 25.7.2012 wurde eine Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vorgenommen. Die Verordnung trat zum 01.12.2012 in Kraft. Durch diese Änderung der EBO sind umfassende Nachrüstungspflichten vorgeschrieben, die weitestgehend umgesetzt sind.

Zu 2.: Bis zur erfolgten Nachrüstung sind die Infrastrukturbetreiber seitens der Sicherheitsbehörde zur Untersuchung und Einleitung von risiko- und betriebsspezifisch geeigneten Zwischenmaßnahmen angehalten worden. Hierzu haben die Infrastrukturbetreiber verschiedene Aktivitäten gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen unternommen und geeignete Maßnahmen eingeleitet.

Zugentgleisung am 01.09.2010 im Bahnhof Bacharach

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 30.5.2012)

(1) Im Rahmen der Betreiberverantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass die Lastgrenzen bei Güterwagen nicht überschritten werden. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass u. a. die Bremsverhältnisse eines Zuges, und zwar in erster Linie die Summe der Bremsgewichte im Verhältnis zum Gesamtgewicht eines Zuges (Brems Hundertstel), eingehalten werden. Als ein wesentlicher sicherheitsrelevanter Faktor des Gesamtgewichtes eines Zuges ist das tatsächliche Ladungsgewicht zu ermitteln und entsprechend in die Bremsberechnung einfließen zu lassen

(2) Die Bestimmungen der Richtlinie 408.0581 3 (5) „Notruf“ der Richtlinie „Züge fahren und Rangieren“ mit folgendem Inhalt:

„Als Triebfahrzeugführer, der eine durch Notruf eingeleitete Meldung nicht eindeutig aufnehmen oder verstehen kann, müssen Sie die Geschwindigkeit Ihres Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern und so lange auf Sicht weiterfahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass Sie nicht betroffen sind oder bis Sie die Ursache des Notrufes mit dem Fahrdienstleiter geklärt haben“.

wurde mit Bekanntgabe 8 – gültig zum 31.12.2009 – neu aufgenommen.

Die Elektronische Fahrten-Registrierung des CS 47925 und die Aussage des Triebfahrzeugführers belegen, dass der Triebfahrzeugführer des Zuges CS 47925 nach Erhalt der akustischen Anzeige mit dem Piktogramm „Notrufverbindung“ auf dem GSM-R Fahrzeuggerät bei sofortiger Einleitung einer Schnellbremsung den Halt seines Zuges deutlich vor seinem tatsächlichen Halt hätte ausführen können. In Folge wären die Schäden an der Infrastruktur reduziert und die potenzielle Gefahr, mit einem im Gegengleis fahrenden Zug zu kollidieren, erheblich verringert worden.

Unter Berücksichtigung der Entgleisungsfolgen und der potenziellen Gefährdung auch anderer Züge sollten die zum 13.12.2009 geänderten Bestimmung der Richtlinie 408.0581 3 (5) entsprechend angepasst werden.

Maßnahmen: (Stand: August 2013)

Zu 1.: Die Empfehlungen sind aufgrund des zugrundeliegenden Einzelfalls nur an die jeweils betroffenen Unternehmen gerichtet. Gesonderte Aktivitäten seitens der Sicherheitsbehörde sind daher nicht vorgesehen.

Zu 2.: Die ausgesprochene Regelung entspricht einer harmonisierten Regel der TSI Betrieb. Eine mögliche Änderung wurde im zuständigen Expertenkreis der Europäischen Eisenbahngagentur diskutiert und wurde im Ergebnis verworfen.

Sonstiger Unfall am 10.7.2010 im Bahnhof Bielefeld

Sicherheitsempfehlungen: (Stand:20.10.2011)

Technische Veränderung der Klimaanlage dahingehend, dass bei einem notwendigen Reset oder Defekt des Heizungs- oder Kälteteiles der Klimaanlage die Frischluftzufuhr und Luftumwälzung im Wagen erhalten bleibt.

Maßnahmen: (Stand: Juli 2012)

Der Betreiber hat die unmittelbare Umsetzung der Sicherheitsempfehlung begründet abgelehnt und durch technische und betriebliche Maßnahmen kompensiert.

Das Verfahren ist abgeschlossen.

Zugkollision am 20.1.2010 zwischen Leiferde und Braunschweig

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 29.01.2010)

Um im Notfall eine zügige und sichere Evakuierung von Reisenden zu gewährleisten, sollten die Anforderungen an die Notein- und Notausstiegfenster (NEA) der Komponentenzulassung EBA 05 G 08A (10/05) sowie bauartgleiche NEA hinsichtlich Funktionsfähigkeit (Kennzeichnung, Handhabung und Verletzungsgefahr) überprüft werden.

Maßnahmen: (Stand: März 2010)

Nach vorliegenden Informationen wurde durch die Sicherheitsbehörde am 24.03.2010 die Funktionsfähigkeit von zwei NEA-Fenstern aus einer Serie der Fa. Scholl an einem VT 628 überprüft. Der Einschlagversuch ist an beiden NEA mittels Nothammer problemlos verlaufen und die Fenster haben sich jeweils innerhalb von 15-20 s einschlagen und nach außen drücken lassen.

Die Abstimmung zur Erforderlichkeit einer ggf. neuen oder geänderten Darstellung des Piktogramms zur Handhabung der NEA-Fenster ist abgeschlossen. Handlungsbedarf wurde nicht festgestellt.

Das Verfahren ist abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 10.02.2011)

Die Sollverspannung der Befestigungsmittel ist ein wesentliches Kriterium der Spurhaltefähigkeit bei Oberbauanlagen und gewährleistet somit die Entgleisungssicherheit. Es wird empfohlen, das oberbautechnische Regelwerk der DB Netz AG hinsichtlich der Inspektion von Gleis- und Weichenanlagen der Oberbauart K-54-B58 zeitnah anzupassen und zu erweitern.

(1) Festlegung eines abgestuften Inspektionsturnus für die Untersuchung der Verspannung von Befestigungsmitteln in Gleisen und Weichen. Bei der Abstufung sollen Streckengeschwindigkeit/Streckenbelastung sowie exponierte Lagen im Netz (z. B. enge Bögen, Holzschwellengleise mit langer Liegedauer, Oberbauformen mit „indirekter Befestigung“, bei sonstigen Zwangspunkten) berücksichtigt werden.

(2) Festlegung einer Prüfmethode zur Kontrolle des Verspannungszustandes von Befestigungsmitteln sowie von entsprechenden Prüfgrößen. Als geeignete Prüfung wird bspw. die Messung der Sollverspannung mittels Drehmomentschlüssel angesehen.

Maßnahmen: (Stand August 2014)

Der Sachverhalt ist zwischen der Sicherheitsbehörde und dem betroffenen EIU erörtert worden. Als Maßnahme ist eine Regelwerksänderung beschlossen, welche nunmehr im Jahr 2013 in Form einer Technischen Baubestimmung wirksam werden soll. Diese Änderung soll Instandsetzungsfristen, notwendige Ersatzmaßnahmen und das Erfordernis von Sonderinspektionen bei festgestellten Schäden an Schienenbefestigungen bei B55- und B58-Schwellen regeln. Durch die Regelwerksänderung/-ergänzung können sich anbahnende Schäden nun frühzeitig erkannt und gebannt werden.

Das Verfahren ist abgeschlossen.

Entgleisung am 17.07.2009 zwischen Bünde (Westf.) und Bruchmühlen

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 08.02.2010)

Zur Vermeidung eines weiteren Heißläufer bedingten Radsatzwellenbruches werden gegenwärtig folgende fahrzeugseitigen Maßnahmen empfohlen:

- (1) Austausch vernieteteter Messingkäfige durch Lagerkäfige aus Kunststoff.
- (2) Überprüfung, ob der Anbau von Entgleisungsdetektoren bzw. Sensoren zur Heißläufererkennung zu einer messbaren Erhöhung der Entgleisungssicherheit beitragen können.

Maßnahmen: (Stand: Juli 2012)

Zu 1.: Die Bewertung der empfohlenen Maßnahme hat ergeben, dass der Austausch vernieteteter Messingkäfige durch Lagerkäfige aus Kunststoff zur Vermeidung eines weiteren heißläuferbedingten Radsatzwellenbruches ungeeignet ist, da es nur eine von vielen Ursachen ist. Unabhängig hiervon ist der Sachverhalt auf europäischer bzw. internationaler Ebene weitergereicht worden.

Zu 2.: Die Untersuchung der Auswirkung von Entgleisungsdetektoren bzw. Sensoren zur Heißläufererkennung wird gegenwärtig auf europäischer bzw. internationaler Ebene geführt.

Das Verfahren ist abgeschlossen.

Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb am 27.6.2009 zwischen Lövenich und Horrem

Sicherheitsempfehlungen: (30.06.2009)

Es sollte mindestens geprüft werden,

- (1) ob eine Nachrüstung von Leuchtmelder im Blickfeld des Triebfahrzeugführers erforderlich ist, die ihm eine angelegte bzw. nicht vollständig gelöste Zusatzbremse auf dem Steuerwagen signalisiert,
- (2) ob betriebliche Maßnahmen bis hin zu einem Nutzungsverbot der Zusatzbremse im Fahrbetrieb – Steuerwagen voraus – anzustoßen sind,
- (3) ob der Ansaugschacht der Klimaanlage an anderer geeigneten Stelle – außerhalb des Bereichs der Bremsanlage – anzubringen ist.

Maßnahmen: (Stand: Juli 2012)

Zu 1.: Der in der Sicherheitsempfehlung beschriebene Umbau läuft seit 2007. Die Nachrüstung von Leuchtmeldern ist noch nicht abgeschlossen.

Zu 3.: Die Prüfung, ob der Ansaugschacht der Klimaanlage an anderer Stelle anzubringen ist, wurde abgeschlossen mit dem Ergebnis, dass eine andere geeignete Stelle nicht vorhanden ist.

Das Verfahren ist abgeschlossen.

Zugkollision am 16.04.2009 im Bahnhof Berlin Karow

Sicherheitsempfehlungen: (Stand 08.12.2010)

(1) Konkretisierung der Regelungen zum Signalhaltfall bei (Alt)- Stellwerken ohne selbsttätige Gleisfreimeldeanlagen mit dem Ziel diesen so früh wie möglich herbeizuführen.

(2) Überprüfung der Projektierung des Signalhaltfalles bei vergleichbaren Stellwerken im Bestandsnetz.

(3) Überprüfung, ob bei vergleichbaren Bahnhöfen eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorgesehen werden sollte.

Maßnahmen: (Stand: August 2011)

Der betroffene Infrastrukturbetreiber hat eine Technische Mitteilung mit dem Titel „Regeln für die Signalhaltstellung der Ausfahrtsignale und Ausrüstung mit Gleisfreimeldeanlagen“ erstellt. Diese enthält eindeutige Festlegungen für den frühzeitigen, selbsttätigen Signalhaltfall. Die Technische Mitteilung wurde mit sofortiger Wirkung gültig.

Das gesamte Streckennetz des betroffenen Infrastrukturbetreibers wurde mit der Zielstellung untersucht, vergleichbare Fälle im Gesamtnetz, mit ähnlichem Gefährdungspotential zu identifizieren. Hierzu erstellte der betroffene Infrastrukturbetreiber umfangreiches Datenmaterial und leitete entsprechende Risikobetrachtungen daraus ab. Lokalisierte Mängel sind abgestellt.

Zugkollision am 25.11.2008 in Recklinghausen

Sicherheitsempfehlung: (Stand: 28.11.2008)

Zur Vermeidung „fehlerhafter“ Gleisfreimeldungen durch Gleisstromkreise, sollte mindestens geprüft werden, ob Triebfahrzeugführer, die Lokleerfahrten mit schiebengebremsten Triebfahrzeugen durchführen, den Fahrdienstleiter informieren müssen, wenn Sandstreueinrichtungen bedient oder automatisch ausgelöst wurden und das Triebfahrzeug zum Halten gekommen ist.

Maßnahmen: (Stand: August 2014)

Die Sicherheitsbehörde hat aufgrund der Sicherheitsempfehlungen Anweisungen gegen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen erlassen.

Die erlassenen Anweisungen gegenüber EVU wurden verschärft. Darüber hinaus wurde die Thematik „Sandstreueinrichtung“ im Behörden- und Branchenkreis über den „Lenkungskreis Fahrzeuge“ zu zukünftigen Anordnungen an Fahrzeugausrüstungen weitergeführt.

Das Verfahren ist abgeschlossen.

Entgleisung am 09.07.2008 im Bahnhof Köln Hbf

Sicherheitsempfehlungen: (Stand 04.03.2009)

Sicherheitsempfehlung für ICE-3 Triebzüge mit Radsatzwellen aus dem Werkstoff 34CrNiMo6 wie folgt:

Auf Grund der im Rahmen der Untersuchungen der Bundesanstalt für Materialforschung – Prüfung (BAM) festgestellten Gefügeinhomogenitäten ist eine Überprüfung der Eingangsdaten der Werkstoffe bei der Auslegung der Radsatzwelle hinsichtlich des Dauerfestigkeitsnachweises durchzuführen.

Maßnahmen: (Stand: August 2015)

Alle Radsatzwellen werden regelmäßig durch Zerstörungsfreie Prüfungen (ZfP) auf Rissfreiheit überprüft.

Die Treibradsatzwellen aus 34CrNiMo6 werden durch Radsatzwellen aus EA4T ersetzt.

Das Genehmigungsverfahren ist abgeschlossen.

Zugkollision des ICE 885 am 26.04.2008 im Landrückentunnel

Sicherheitsempfehlungen: (Stand 14.05.2010)

- (1) Zur Erhöhung der Entgleisungssicherheit im Hochgeschwindigkeitsverkehr sollte überprüft werden, ob weiterhin auf eine Einfriedung der Strecke oder Streckenabschnitte verzichtet werden kann bzw. durch andere Maßnahmen gleich gelagerte Ereignisse künftig verhindert werden können.
- (2) Überprüfung und Optimierung der Erkennbarkeit der Fluchtwege und Notfallausrüstung in den Wagen.
- (3) Überarbeitung der Richtlinie 123 bezüglich Modul 123.150 Fremddrettung. Insbesondere ist eine klare Abtrennung der Kompetenzen Notfallmanager/Notfallleitstelle/Einsatzleitung vorzunehmen.
- (4) Überprüfung des betrieblichen Regelwerks hinsichtlich des Verhaltens des Betriebspersonals bei Kollision auf Herdentiere.
- (5) Erneute Einweisung und regelmäßige Unterweisung der zuständigen Rettungskräfte in die Örtlichkeiten und sicherheitstechnischen Einrichtungen sowie Planung und Durchführung von Tunnelrettungsübungen.

Maßnahmen: (Stand: August 2015)

Zu Empfehlung Nr. 1: Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatte bereits im

August 2008 entschieden, die Risiken für Zugreisende und das Zugpersonal aufgrund von Kollisionen mit Tieren anhand eines risikobasierten Ansatzes zu ermitteln und die Verhältnismäßigkeit einer Einzäunung von Schnellfahrstrecken zu beurteilen. Dazu wurde ein Ingenieurunternehmen mit der Ausarbeitung einer Risikountersuchung beauftragt. Folgende Varianten wurden untersucht:

- Vollständige Einzäunung der Schnellfahrstrecken,
- Teilweise Einzäunung der Schnellfahrstrecken bei kritischen Stellen und
- Einzäunung der Schnellfahrstrecken im Bereich des Nordportals des Landrückentunnels

Ergebnis der Risikountersuchung:

1. Aus Sicht des individuellen Risikos sind weder auf Schnellfahrstrecken noch auf dem übrigen Netz Einzäunungen erforderlich.

2. Aus Sicht des kollektiven Risikos ist eine vollständige Einzäunung weder der Schnellfahrstrecken noch des übrigen Netzes eine verhältnismäßige Maßnahme.

3. Die differenzierte Untersuchung der Streckentypen auf den Schnellfahrstrecken hat ergeben, dass eine Einzäunung einzig beim Streckentyp Tunnel – Tunnel (anschließender Tunnel in beiden Fahrtrichtungen) noch knapp eine verhältnismäßige Maßnahme darstellt.

Im Ergebnis der Überprüfung auf Einzäunung lokaler Abschnitte von Schnellfahrstrecken aufgrund mehrerer risikoe erhöhender Faktoren wurden die betreffenden Streckenabschnitte ausgewiesen.

Zu Empfehlung Nr. 1, 3, und 5 hat die Sicherheitsbehörde darauf hingewirkt, dass vom EIU die nachfolgend beschriebenen Sicherheitsmaßnahmen ergriffen wurden:

- Überprüfung der Wirksamkeit der Alarmierungsregelungen durch die Notfalleitstellen im Rahmen einer Übung mit folgendem Ergebnis: Ergänzung der Notfallmappe um ein Deckblatt, aus dem alle erforderlichen Informationen in einfacher Form erkennbar sind – sofern nicht vorhanden,
- Intensivierung der Schulung des Alarmierungsprozesses sowie
- Durchführung von Sonderinspektionen bezüglich der Tunnelsicherheitseinrichtungen bei verschiedenen Tunneln auf Schnellfahrstrecken ($v > 200$ km/h).

Darüber hinaus analysierte das EIU die Notwendigkeit der Einfriedung von Schnellfahrstrecken. Die abschließende Bewertung der Notwendigkeit von gezielten Einfriedungsmaßnahmen sowie erforderlichenfalls deren Umsetzung ist noch nicht abgeschlossen.

Zu Empfehlung Nr. 2 hat der Fahrzeugbetreiber auf Nachfrage die ordnungsgemäße Ausrüstung des betroffenen Zuges nachgewiesen und weiterhin dargelegt, dass auch anlässlich des Unfalles kein Optimierungsbedarf besteht.

Seitens der Sicherheitsbehörde ist die Angelegenheit mit Einleiten organisatorischer Verbesserungen durch den EIU abgeschlossen.

Zugentgleisung am 28.02.2007 in Rotenburg / Wümme

Sicherheitsempfehlungen: (Stand: 07.01.2008)

Unter Berücksichtigung der Feststellungen im Rahmen der Unfalluntersuchung sowie der Erkenntnisse aus dem Gutachten der metallurgischen Untersuchung dürften in Fachkreisen Überlegungen anzustellen sein, ob und inwieweit der Abstand zwischen Heißläuferortungsanlagen (HOA) optimiert werden kann bzw. muss, um dem Umstand sich relativ schnell entwickelnder Heißläufer wirkungsvoller begegnen zu können.

Maßnahmen: (Stand: August 2011)

Mit dem Infrastrukturbetreiber sind mögliche Verbesserungen, bezogen auf erforderliche Abstände, Detektiermöglichkeiten und Basisannahmen zum Erwärmungsverlauf erörtert worden. Ein Entwurf eines neuen Lastenheftes wurde in Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber erstellt. Das Lastenheft beinhaltet verbesserte Anforderungen an die Detektierung, Auswertungsmöglichkeiten und Anlagenstabilität. Auch bei der Weiterentwicklung bereits in Betrieb befindlicher HOA/FBOA sind gegenwärtig verbesserte Anforderungen erprobt bzw. bereits umgesetzt.

Kollision am 20.11.2006 in Berlin Südkreuz

Sicherheitsempfehlungen: (Stand 29.3.2007)

Übersendung des Gutachtens an die S-Bahn Berlin GmbH. Erlass eines Bescheides an die S-Bahn Berlin GmbH mit dem Inhalt, dass sicherzustellen ist, dass die Sandstreueinrichtungen der S-Bahn-Züge der BR 480 und 481 zuverlässig wirken und stets genügend Betriebsstoffe beinhalten.

Überprüfung der Auslegung der Bremsanlage der Fahrzeuge der BR 480/481 in Zusammenarbeit mit Hersteller und Betreiber unter Berücksichtigung der Hinweise des Gutachters.

Erstellung einer Gefährdungsanalyse mit dem Ziel, die hier wahrscheinlich unfallursächliche Kombination „verschmutzter Schienenkopf – geringe Befeuchtung“ präventiv zu bekämpfen bzw. deren Auswirkung durch geeignete betriebliche Maßnahmen zu begrenzen.

Maßnahmen: (Stand: Juli 2014)

Die Fahrzeuge wurden hinsichtlich der Bremsausrüstung und der Besandungsanlagen umgerüstet.

Das Verfahren ist aus fahrzeugtechnischer Sicht abgeschlossen.