

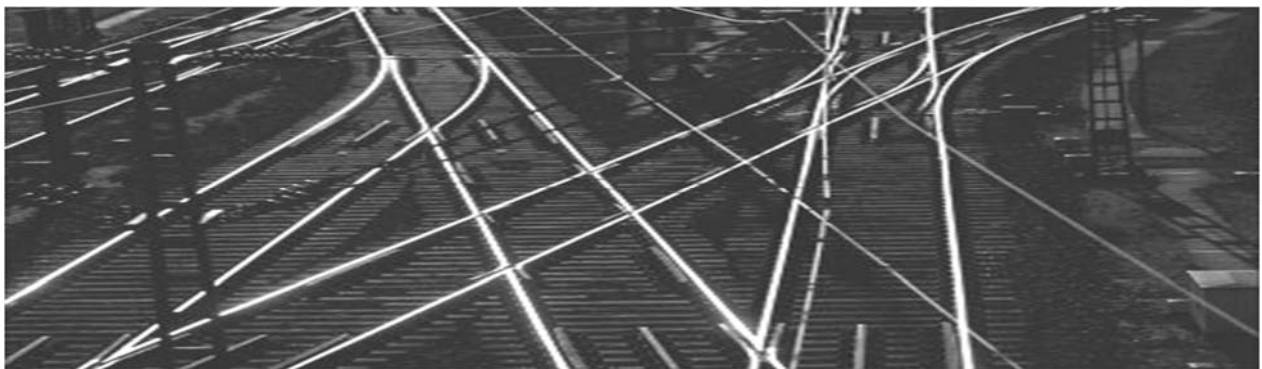


Untersuchungsbericht

Aktenzeichen: 60uu2014-05/009-3323

Stand: 11.05.2020 Version: 1.0

Erstveröffentlichung: 25.05.2020



Gefährliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb

Ereignisart:	Bahnübergangsunfall
Datum:	21.05.2014
Zeit:	11:36 Uhr
Benachbarte Betriebsstellen:	Oberasbach – Anwanden
Streckennummer:	5902
Kilometer:	9,406

Veröffentlicht durch:

Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Inhaltsverzeichnis

I.	Änderungsverzeichnis:	II
II.	Abbildungsverzeichnis:	III
III.	Tabellenverzeichnis:	III
IV.	Abkürzungsverzeichnis:	IV
1	Vorbemerkungen	1
1.1	Organisatorischer Hinweis	1
1.2	Ziel der Eisenbahnunfalluntersuchung.....	2
2	Zusammenfassung	3
2.1	Kurzbeschreibung des Ereignisses.....	3
2.2	Folgen	3
2.3	Ursachen.....	3
2.4	Sicherheitsempfehlungen	3
3	Allgemeine Angaben	4
3.1	Lage und Beschreibung des Ereignisortes	4
3.2	Beteiligte und Mitwirkende.....	5
3.3	Äußere Bedingungen	5
3.4	Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.....	6
4	Untersuchungsprotokoll	9
4.1	Zusammenfassung von Aussagen und Stellungnahmen	9
4.2	Notfallmanagement	9
4.3	Untersuchung der bautechnischen Infrastruktur	9
4.4	Untersuchung der Leit- und Sicherungstechnik	11
4.5	Untersuchung der betrieblichen Abläufe des Infrastrukturbetreibers.....	11
4.6	Untersuchung der betrieblichen Abläufe der EVU.....	12

4.7	Untersuchung von Fahrzeugen	12
4.7.1	Triebfahrzeugfahrt T 63511.....	12
4.7.2	Beteiligter Lastzug	12
5	Auswertung	13
5.1	Ereignisrekonstruktion	13
5.2	Bewertung und Schlussfolgerung.....	14
6	Bisher getroffene Maßnahmen.....	16
7	Sicherheitsempfehlungen	16

I. Änderungsverzeichnis:

Änderung	Stand

II. Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Lageplan	4
Abbildung 2: Luftbildaufnahme der Unfallstelle	7
Abbildung 3: Schäden am Triebfahrzeug	7
Abbildung 4: Zerstörter Lkw	8
Abbildung 5: Beschilderungsplan aus dem Bahnübergangspass	10
Abbildung 6: BÜ Lageplan mit Schleppkurvenschablone	11
Abbildung 7: Auswertung EG-Kontrollgerät des Lkw	13

III. Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Übersicht Streckendaten	5
Tabelle 2: Übersicht der Personenschäden	6
Tabelle 3: Übersicht der geschätzten Schadenshöhe	6

IV. Abkürzungsverzeichnis:

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BEU	Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EFR	Elektronische Fahrtenregistrierung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EU	Europäische Union
EUB	Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Hp	Haltepunkt
Lkw	Lastkraftwagen
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
Ril	Richtlinie
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug

1 Vorbemerkungen

Das Kapitel Vorbemerkungen befasst sich mit allgemeinen Informationen zur Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU). Dabei wird die gesetzliche Grundlage genannt und die Aufbauorganisation kurz umrissen.

1.1 Organisatorischer Hinweis

Mit der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, über Eisenbahnsicherheit (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie), wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) erstmals verpflichtet, unabhängige Untersuchungsstellen für die Untersuchung bestimmter gefährlicher Ereignisse einzurichten.

Die Richtlinie wurde mit dem 5. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16.04.2007 umgesetzt und die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) eingerichtet.

Mit dem Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27.06.2017 wurden u. a. die rechtlichen Grundlagen zur Errichtung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) geschaffen. Hierdurch wurde das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) geändert, wobei Zuständigkeiten und Kompetenzen auf die neue Behörde, die BEU, übertragen wurden. Mit Errichtung der BEU wurde die EUB, bestehend aus der Leitung der EUB im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Untersuchungszentrale der EUB im Eisenbahn-Bundesamt (EBA), aufgelöst. Mit dem Organisationserlass des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Errichtung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung vom 14.07.2017 wurde die BEU als selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des BMVI zur Erfüllung der Aufgaben nach § 7 BEVVG errichtet. Die Aufgaben zur Untersuchung bestimmter gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb gingen dabei nahtlos von der EUB auf die BEU über.

Da das gefährliche Ereignis vor der Errichtung der BEU eintrat, wurden bestimmte Untersuchungshandlungen noch durch die EUB vorgenommen, auf die im Bericht entsprechend verwiesen wird. Alle während der Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse wurden kontinuierlich mit den betroffenen Eisenbahnen und der Sicherheitsbehörde geteilt und einzelfallbezogene Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

Näheres hierzu ist im Internet unter www.beu.bund.de eingestellt.

1.2 Ziel der Eisenbahnunfalluntersuchung

Ziel und Zweck der Untersuchungen ist es, die Ursachen von gefährlichen Ereignissen aufzuklären und hieraus Hinweise zur Verbesserung der Sicherheit abzuleiten. Untersuchungen der BEU 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, anderen Stellen und Behörden oder anderen Mitgliedstaaten der EU in Form von Sicherheitsempfehlungen mitgeteilt.

2 Zusammenfassung

Das Kapitel befasst sich mit einer kurzen Darstellung des Ereignisherganges, den Folgen und den Primärursachen. Abschließend werden eventuell erteilte Sicherheitsempfehlungen aufgeführt.

2.1 Kurzbeschreibung des Ereignisses

Am 21.05.2014 gegen 11:36 Uhr prallte Zug T 63511 als Triebfahrzeugleerfahrt auf der Fahrt von Nürnberg Rbf nach Ansbach auf dem technisch gesicherten Bahnübergang (BÜ) zwischen den Haltepunkten (Hp) Oberasbach und Anwanden in km 9,406 mit einem Lastkraftwagen (Lkw) zusammen.

2.2 Folgen

Bei dem Unfall wurde eine Person getötet und eine Person leicht verletzt. Es entstand hoher Sachschaden.

2.3 Ursachen

Der Lkw befuhr den BÜ, obwohl dieser aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der vorherrschenden Verkehrssituation nicht zügig zu räumen war. In der Folge stand der Lkw auf dem BÜ als sich die Schrankenbäume senkten.

2.4 Sicherheitsempfehlungen

Es wurden keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

3 Allgemeine Angaben

Das Kapitel beinhaltet allgemeine Angaben zur Beschreibung des Ereignisortes und der relevanten Bahnanlagen. Des Weiteren werden die an der Unfalluntersuchung beteiligten und mitwirkenden Stellen, die äußeren Bedingungen, die Anzahl der bei dem Ereignis verletzten und getöteten Personen sowie Art und Höhe der Folgeschäden benannt.

3.1 Lage und Beschreibung des Ereignisortes

Der BÜ befand sich im Kilometer 9,406 der zweigleisigen elektrifizierten Hauptbahn Nürnberg Hbf – Ansbach zwischen den Haltepunkten (Hp) Oberasbach und Anwanden. Die Strecke war durchgehend mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) und digitalem Zugfunk Global System for Mobile Communications – Railway (GSM-R) ausgerüstet. Der Streckenabschnitt beschrieb im Bereich der Unfallstelle einen langgezogenen Linksbogen.

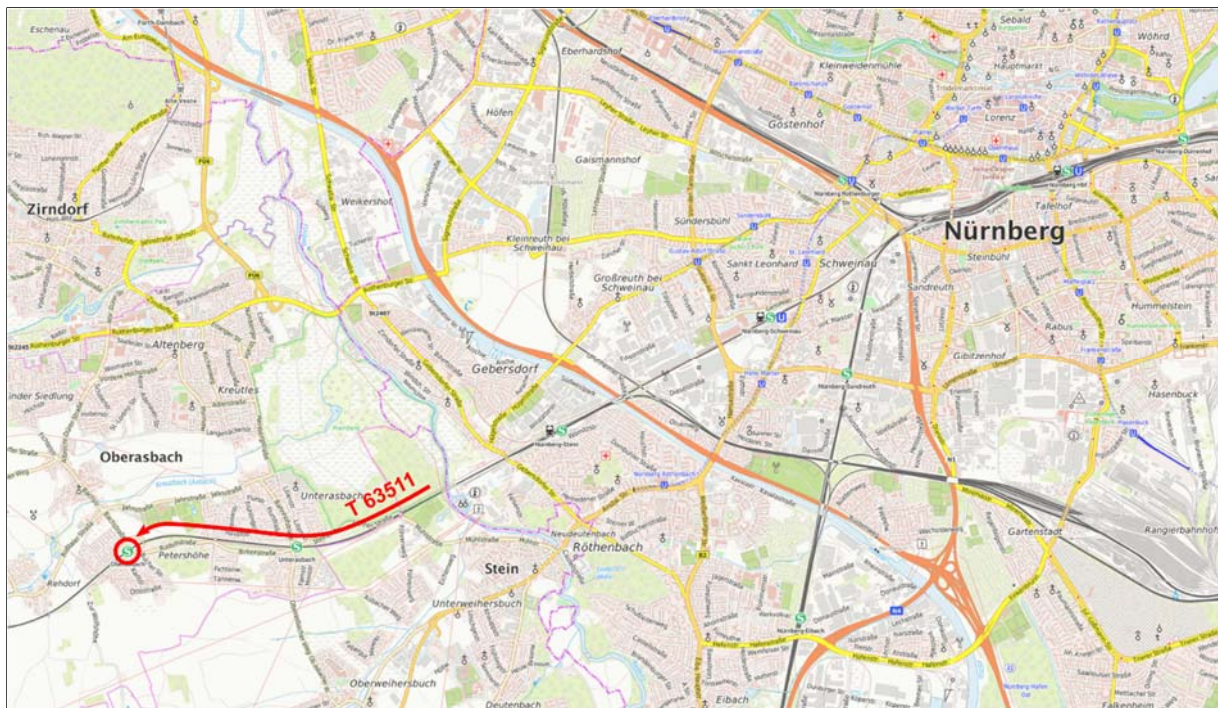


Abbildung 1: Lageplan¹

¹ Quelle: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE / BKG [2019], bearbeitet durch die BEU

Übersicht Streckendaten	
Strecken-Nummer	5902
Strecke	Nürnberg Hbf – Ansbach
Streckenart	Hauptbahn, zweigleisig, elektrifiziert
Infrastrukturbetreiber	DB Netz AG
Streckengeschwindigkeit	160 km/h
Bremsweg	1.000 m
Ausstattung	Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB), Zugfunk GSM-R
Betriebsverfahren	FV-DB Ril 408

Tabelle 1: Übersicht Streckendaten

3.2 Beteiligte und Mitwirkende

Am Ereignis waren folgende Stellen beteiligt:

- DB Netz AG, Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
- DB Schenker Rail Deutschland AG, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
[red. Anm.: seit 01.03.2016 Firmierung als DB Cargo AG]

Im Rahmen der Sachverhaltsermittlung und Ursachenerforschung wurden neben den o. g. Beteiligten folgende weiteren Stellen einbezogen:

- Verkehrspolizeiinspektion Fürth
- Polizeiinspektion Stein
- Bundespolizeiinspektion Nürnberg

3.3 Äußere Bedingungen

Die äußeren Bedingungen, wie z. B. das Wetter, standen in keinem erkennbaren kausalen Zusammenhang mit der Ereignisursache.

3.4 Todesopfer, Verletzte und Sachschäden

Bei dem Zusammenprall wurde der Fahrer des Lkw tödlich verletzt. Ein Werkstattmitarbeiter, der sich als Begleitperson auf dem Triebfahrzeug befand, erlitt einen Schock. Der Triebfahrzeugführer blieb unverletzt.

Das Triebfahrzeug entgleiste unmittelbar hinter dem BÜ mit drei Achsen und kam nach ca. 340 m zum Stehen. Am Lkw entstand Totalschaden.

Die Strecke war im betreffenden Abschnitt für zwei Tage gesperrt.

	Anzahl Tote	Anzahl schwer Verletzte	Anzahl leicht Verletzte
Reisende	–	–	–
Mitarbeiter	–	–	1
Benutzer von Bahnübergängen	1	–	–
Dritte	–	–	–
Summe	1	–	1

Tabelle 2: Übersicht der Personenschäden

Die geschätzte Höhe der Sachschäden in Euro setzt sich wie folgt zusammen:

	geschätzte Kosten in Euro
Fahrzeuge	539.658
Infrastruktur	207.073
Dritte	keine Angaben
Gesamtschadenshöhe	746.731

Tabelle 3: Übersicht der geschätzten Schadenshöhe

Die folgende Abbildung zeigt eine Luftbildaufnahme der Unfallstelle mit Angabe der Fahrtrichtungen des Zuges und des Lkw.

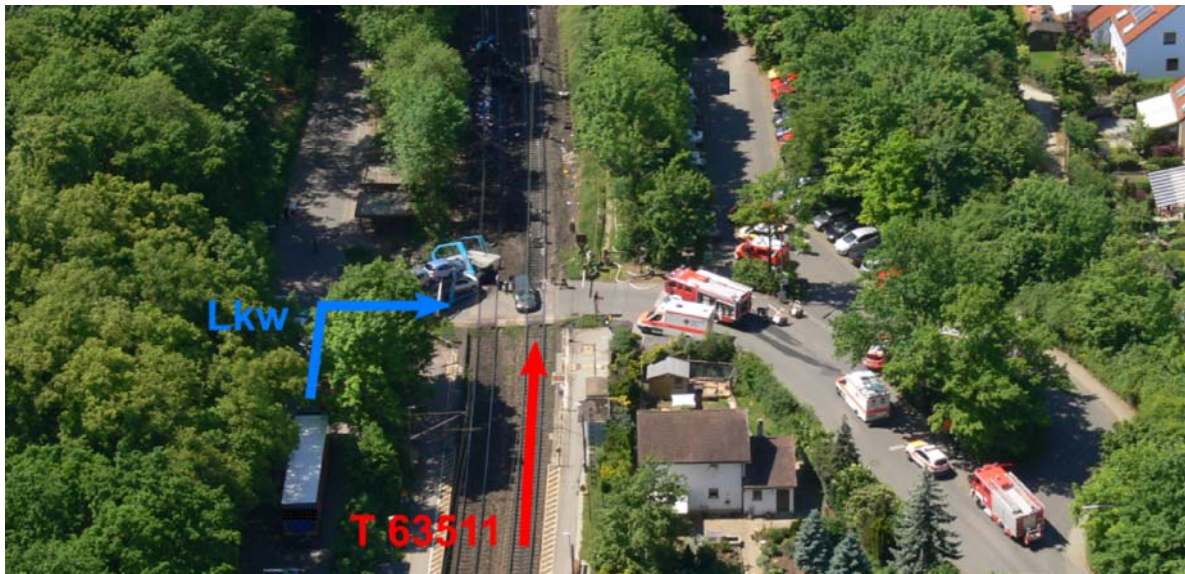


Abbildung 2: Luftbildaufnahme der Unfallstelle²

Die Abbildungen 3 und 4 zeigen die Schäden, die am Tzf und am Lkw entstanden sind.



Abbildung 3: Schäden am Triebfahrzeug³

² Quelle: Bundespolizei, bearbeitet durch BEU

³ Quelle: Bundespolizei



Abbildung 4: Zerstörter Lkw⁴

⁴ Quelle: Bundespolizei

4 Untersuchungsprotokoll

In diesem Kapitel werden die ermittelten Ergebnisse zu einzelnen in Zusammenhang mit dem Ereignis stehenden Teilbereichen des Eisenbahnwesens dargestellt. Daneben wurden auch die entsprechenden Schnittstellen sowie das Sicherheitsmanagement (SMS) im betroffenen Bereich betrachtet. Die jeweilig relevanten Erkenntnisse werden fortlaufend aufgeführt.

4.1 Zusammenfassung von Aussagen und Stellungnahmen

Der BEU vorliegende Aussagen oder Stellungnahmen am Ereignis beteiligter Personen sind in die Ermittlungen mit eingeflossen. Auf einen gesonderten Abdruck wird an dieser Stelle verzichtet.

4.2 Notfallmanagement

Nach § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) haben die Eisenbahnen die Verpflichtung, an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung mitzuwirken. In einer Vereinbarung zwischen den Innenministerien der Länder und der DB AG hat man sich auf eine Verfahrensweise verständigt. Für die DB Netz AG gelten die entsprechenden Brand- und Katastrophenschutzgesetze der Länder. Das Notfallmanagement der DB AG ist in der Konzernrichtlinie 123, das der DB Netz AG in der Richtlinie (Ril) 423 näher beschrieben und geregelt.

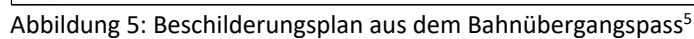
Unregelmäßigkeiten oder Verzögerungen in Bezug auf das Einleiten von Rettungsmaßnahmen wurden der BEU im Rahmen der Unfalluntersuchung nicht bekannt.

4.3 Untersuchung der bautechnischen Infrastruktur

Der BÜ Oberasbach war ein technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtern und Halbschranken. Zusätzlich waren akustische Signalgeber angebracht.

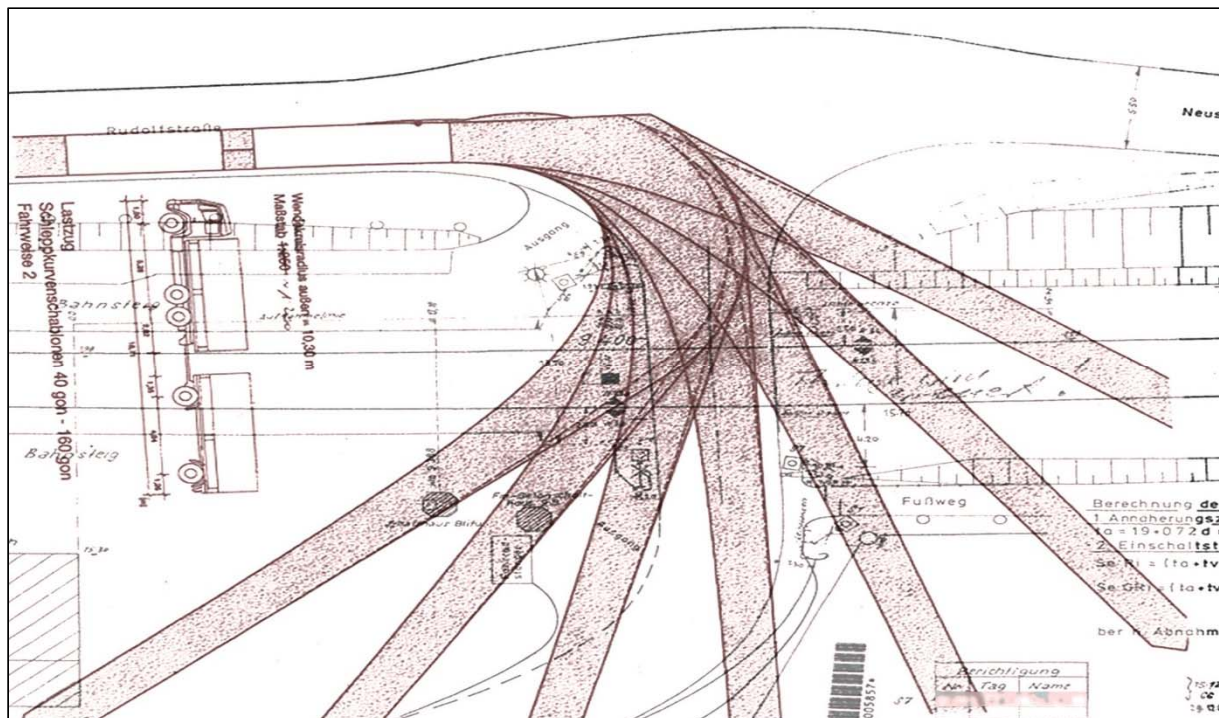
Die vom Lkw befahrene Rudolfstraße knickte vor dem BÜ als Vorfahrtsstraße nach rechts in den BÜ ab. Die zulässige Geschwindigkeit für den Straßenverkehr betrug an dieser Stelle 50 km/h.

Die Beschilderung des BÜ ist in Abbildung 5 ersichtlich. Sie entsprach den geltenden Vorschriften.



Eine Schleppkurvenüberprüfung des BÜ für ein adäquates Vergleichsfahrzeug gemäß Abbildung 6 ergab, dass eine uneingeschränkte Befahrbarkeit nicht gegeben und nur unter Ausnutzung der Gegenfahrbahn möglich war. Eine uneingeschränkte Befahrbarkeit des BÜ war nur für Fahrzeuge bis zu einer Gesamtlänge von 9 m gegeben.

⁵ Quelle: DB Netz AG - Stand: 27.06.2013

Abbildung 6: BÜ Lageplan mit Schleppkurvenschablone⁶

Im Rahmen der durchzuführenden Bahnübergangsschauen wurde seit 2004 wiederholt durch die DB Netz AG auf die nicht ausreichenden Schleppkurven für Fahrzeuge des Schwerlastverkehrs hingewiesen. Da der Anteil des Schwerlastverkehrs als gering eingestuft wurde und bisher örtlich keine Probleme beim Befahren des BÜ durch solche Fahrzeuge zu verzeichnen waren, wurden Maßnahmen zur Regelung des straßenseitigen Verkehrsflusses am BÜ durch die für den Straßenverkehr zuständigen Stellen für nicht notwendig erachtet.

4.4 Untersuchung der Leit- und Sicherungstechnik

Der BÜ war durch eine rechnergesteuerte Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) BUES 2000 in der Ausführung BliH/Hp-Fü gesichert. Der BÜ arbeitete zum Zeitpunkt des Ereignisses fehlerfrei, Störungen lagen nicht vor.

Im Rahmen der Einschaltstreckeberechnung für den BÜ wurde als frei wählbarer Parameter eine minimale Räumgeschwindigkeit des Straßenverkehrs von 10 km/h gewählt.

4.5 Untersuchung der betrieblichen Abläufe des Infrastrukturbetreibers

Das Handeln der am Ereignis beteiligten Mitarbeiter im Bahnbetrieb hatte keinen Einfluss auf die Entstehung des Unfalls.

⁶ Quelle: Lageplan DB Netz AG bearbeitet durch die BEU

4.6 Untersuchung der betrieblichen Abläufe der EVU

Das Handeln der am Ereignis beteiligten Mitarbeiter im Bahnbetrieb hatte keinen Einfluss auf die Entstehung des Unfalls.

4.7 Untersuchung von Fahrzeugen

Das Kapitel beinhaltet Angaben zu den am Ereignis beteiligten Fahrzeugen sowie die Auswertung von Fahrtverlaufsaufzeichnungen, soweit diese für das Unfallgeschehen relevant sind.

4.7.1 Triebfahrzeugfahrt T 63511

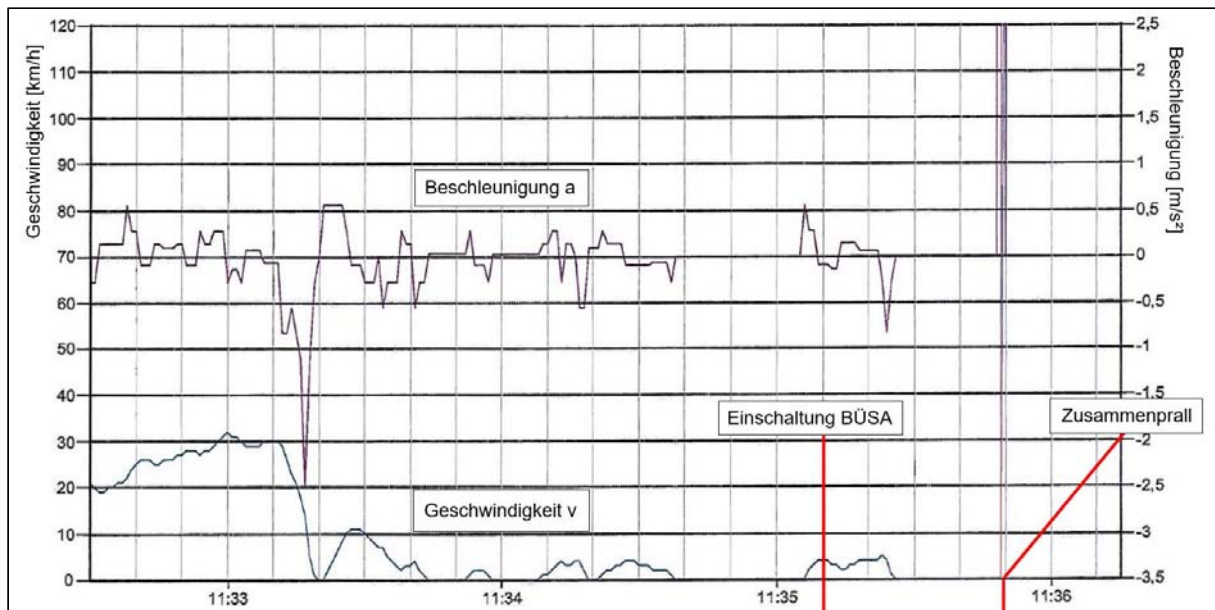
Bei der Zugfahrt T 63511 handelte es sich um eine Werkstattprobefahrt des elektrischen Triebfahrzeuges (Tfz) 91 80 6152 114-5 D-DB der DB Schenker Rail Deutschland AG. Das alleinfahrende Tfz hatte eine Länge von 19,6 m und eine Masse von 86,7 t, das Bremsgewicht in Bremsstellung R betrug 125 t. Daraus ergab sich ein Bremsvermögen von 144 Brems Hundertstel gegenüber 112 geforderten Mindestbrems Hundertstel.

Hinweise auf technische Unregelmäßigkeiten oder Störungen am Tfz lagen nicht vor.

4.7.2 Beteiligter Lastzug

Bei dem verunfallten Lastzug handelte es sich um einen Autotransporter, bestehend aus einer Zugmaschine mit absetzbarem Autotransportaufbau und Anhänger. Der Lkw war zum Ereigniszeitpunkt mit 9 Fahrzeugen voll beladen.

Die Zugmaschine verfügte über ein EG-Kontrollgerät, das den Geschwindigkeits- und Beschleunigungsverlauf aufgezeichnete. Aus diesem lässt sich ablesen, dass der Lkw im Bereich des BÜ mit einer Geschwindigkeit von maximal 5 km/h bewegt wurde und bereits ca. 25 sec vor dem Zusammenprall auf dem BÜ zum Halten gekommen ist.

Abbildung 7: Auswertung EG-Kontrollgerät des Lkw⁷

5 Auswertung

Das Kapitel 5 Auswertung befasst sich mit der Ereignisrekonstruktion. Anhand der oben genannten Feststellungen wird ein plausibler Ablauf des gefährlichen Ereignisses zusammengetragen. Relevante Erkenntnisse werden anschließend bewertet und führen ggf. zu entsprechenden Schlussfolgerungen.

5.1 Ereignisrekonstruktion

Vor dem Ereignis staute sich der Verkehr am BÜ Oberasbach, da der BÜ für einen zuvor verkehrenden Zug gesichert war. Nachdem der Zug den BÜ geräumt hatte, öffneten sich die Schranken und es fuhren zunächst mehrere Fahrzeuge von der Bachstraße über den BÜ in Richtung Rudolfstraße, darunter auch ein Bus und ein Lkw.

Nachdem der Gegenverkehr den BÜ passiert hatte, holte der später am Ereignis beteiligte Lkw in der Rudolfstraße nach Zeugenaussagen zunächst nach links aus, um dann nach rechts den BÜ in Richtung Bachstraße zu befahren. Als der Lkw das Blinklicht der BÜSA passierte, war dieses noch nicht wieder eingeschaltet. Da es dem Fahrer des Lkw nicht gelang diesen in einem Zug über den BÜ zu fahren, musste er anhalten und begann zu rangieren. Während dieser Rangiertätigkeiten senkten sich die Schrankenbäume und der Fahrer des Lkw konnte den BÜ nicht mehr räumen ohne die Schrankenbäume abzureißen. Der auf dem Anhänger aufliegende

⁷ Quelle: Verkehrspolizei Fürth, bearbeitet durch die BEU

Schrankenbaum führte zu einem Diagnoseeintrag über einen Langsamlauf beim Schließen des Schrankenbaumes H2 im Ablaufspeicher der BÜSA. Der Langsamlauf eines Schrankenbaumes wird als Störung kategorisiert, daher ging keine Meldung darüber beim zuständigen Fahrdienstleiter (Fdl) Wicklesgreuth ein.

Der Fahrer blieb in den folgenden ca. 25 sec mit seinem Lkw auf dem BÜ stehen ohne den BÜ zu räumen oder aber seinen Lkw zu verlassen.

Der Zug T 63511 fuhr als einzeln fahrende Lokomotive im Rahmen einer Werkstattprobefahrt von Nürnberg Rbf in Richtung Ansbach. Die zulässige Geschwindigkeit betrug 130 km/h und wurde gemäß den Aufzeichnungen der elektronischen Fahrtenregistrierung (EFR) nicht überschritten. Da der BÜ Oberasbach in einem Linksbogen liegt, konnte der Triebfahrzeugführer (Tf) den Lkw erst ca. 200 m vor dem BÜ erkennen. Aus den Aufzeichnungen der EFR war ersichtlich, dass der Tf umgehend eine Schnellbremsung eingeleitet hatte.

Der Tf und ein die Probefahrt begleitender Werkstattmitarbeiter retteten sich in den Maschinenraum, bevor das Tfz gegen 11:36 Uhr mit ca. 113 km/h mit dem auf dem BÜ befindlichen Lkw zusammenprallte. Ein Anhalten der einzeln fahrenden Lokomotive vor dem BÜ war nicht mehr möglich.

Mit dem Befahren der Ausschalterschleifen der BÜSA am BÜ erfolgte eine Störungsmeldung an den Fdl Wicklesgreuth, da der Schrankenbaum H2 noch keine Endlage erreicht hatte. In der Folge setzte der Fdl einen Nothaltauftrag für alle Züge in diesem Bereich ab. Ein zu diesem Zeitpunkt in Richtung Nürnberg verkehrender Zug konnte aufgrund des Nothaltauftrages vor dem BÜ anhalten.

Das Triebfahrzeug entgleiste im weiteren Fahrtverlauf und kam nach ca. 340 m zum Stehen. Da das Zugfunkgerät beim Zusammenprall beschädigt wurde, informierte der Tf den Fdl Wicklesgreuth über sein Mobilfunkgerät über den Unfall.

5.2 Bewertung und Schlussfolgerung

Der Lkw befuhr den BÜ, obwohl dieser aufgrund der örtlichen und vorherrschenden verkehrlichen Gegebenheiten nicht zügig zu räumen war. In der Folge blieb der Lkw auf dem BÜ stehen und die Schrankenbäume senkten sich.

Für das Befahren des BÜ durch den Lkw mit einer Länge von mehr als 9 m waren im Bereich des BÜ keine einschränkenden Verkehrssignalisierungen vorhanden. Aufgrund der Gestaltung

des BÜ und seiner Zufahrtsstraßen war der BÜ jedoch für die fahrgeometrischen Anforderungen von Fahrzeugen mit einer Gesamtlänge von mehr als 9 m nicht uneingeschränkt befahrbar. Längere Fahrzeuge konnten den BÜ nur unter Ausnutzung der Gegenfahrbahn oder Rangierbewegungen überqueren.

Darüber hinaus führten Sichteinschränkungen durch Pflanzenbewuchs in den Quadranten I und II dazu, dass entgegenkommender Verkehr nicht vor dem eigentlichen Befahren des BÜ erkennbar war. Eine Gegenverkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage oder Verkehrszeichen existierte nicht.

Verkehrsbedingt konnte der Fahrer des Lkw nicht weit genug nach links ausschwenken, um einen ausreichend großen Radius beim Befahren der Kurve zum BÜ zu erreichen.

Unter Berücksichtigung der Verkehrssituation und der Einschränkungen, die sich durch die Gestaltung des BÜ ergaben, war es für den Fahrer des Lkw in dieser Situation nicht möglich diesen zügig und ohne anzuhalten zu befahren und er hätte daher warten müssen.

Der BÜ entsprach nicht den fahrgeometrischen Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 9 m und hätte grundsätzlich für solche Fahrzeuge gesperrt werden müssen oder es hätten potentiell gefährliche Gegenverkehrssituationen durch geeignete verkehrslenkende Maßnahmen ausgeschlossen werden müssen.

6 Bisher getroffene Maßnahmen

Nach einer Sonderbahnübergangsschau am 28.05.2014 wurde der BÜ für Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge über 9 m gesperrt. Am Anfang der Zufahrtsstraßen zum BÜ wurden die entsprechenden Verkehrszeichen Nr. 266 (Verbot für Fahrzeuge über angegebene Länge) mit der Längenangabe 9 m aufgestellt. Der landwirtschaftliche Verkehr wurde vom Verbot ausgenommen.

Der BÜ Oberasbach wurde im Jahr 2015 zurückgebaut und durch eine Eisenbahnüberführung sowie eine Fußgängerunterführung ersetzt.

7 Sicherheitsempfehlungen

Es wurden keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.