

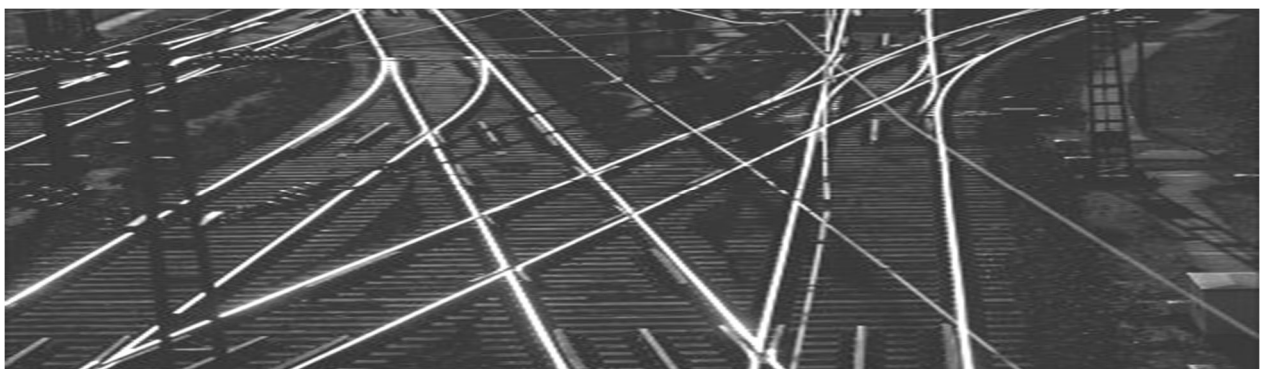


Untersuchungsbericht

Aktenzeichen: 60uu2015-11/006-3323

Stand: 10.10.2022 Version: 1.0

Erstveröffentlichung: 13.10.2022



Gefährliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb

Ereignisart:	Zugentgleisung
Datum:	11.11.2015
Zeit:	23:40 Uhr
Betriebsstelle:	Treben-Lehma
Gleis:	2
Weiche:	20

Veröffentlicht durch:

Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Inhaltsverzeichnis

I.	Änderungsverzeichnis:.....	I
II.	Abkürzungsverzeichnis:	II
1	Vorbemerkungen.....	1
1.1	Organisatorischer Hinweis	1
1.2	Ziel der Eisenbahnunfalluntersuchung.....	1
2	Untersuchung	2
2.1	Kurzbeschreibung des Ereignisses.....	2
2.2	Folgen	4
2.3	Untersuchungsergebnisse	4
3	Bisher getroffene Maßnahmen	6

I. Änderungsverzeichnis:

Änderung	Stand

II. Abkürzungsverzeichnis:

BEU	Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung
Bf	Bahnhof
EU	Europäische Union
Fdl	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin
Ril	Richtlinie
Üst	Überleitstelle

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 (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) verpflichtet, unabhängige Untersuchungsstellen für die Untersuchung bestimmter gefährlicher Ereignisse einzurichten.

Diese Richtlinie wurde mit dem Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27. Juni 2017 und der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung vom 05.07.2007, die durch Artikel 1 der Verordnung vom 26.11.2019 geändert worden ist, umgesetzt. Die BEU ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

Gemäß § 6 Abs. 2 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes wurde der Sitz und Aufbau der BEU im „Organisationserlass zur Errichtung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur festgelegt und die BEU zum 14.07.2017 errichtet.

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.

Alle während der Untersuchung gewonnenen maßgeblichen Erkenntnisse wurden zur möglichen Verbesserung der Eisenbahnsicherheit mit den beteiligten Eisenbahnen und der Sicherheitsbehörde geteilt. Im Folgenden sind diese in der für den Einzelfall angemessenen Form gem. der Artikel 20 Abs. 3 und 24 Abs. 1 RL (EU) 2016/798 zusammengestellt. Sicherheitsempfehlungen wurden nicht ausgesprochen.

2 Untersuchung

Das Kapitel enthält eine Kurzbeschreibung des Ereignisses und informiert über die eingetretenen Folgen und Untersuchungsergebnisse.

2.1 Kurzbeschreibung des Ereignisses

Am 11.11.2015 gegen 23:40 Uhr entgleiste die Zugfahrt GA 52805 des Eisenbahnverkehrsunternehmens DB Schenker Rail auf der Fahrt von Bahnhof (Bf) Braunschweig Rbf nach Bf Mosel in der Überleitstelle (Üst) Treben-Lehma in der Weiche 20 mit zwei Wagen.

Die Zugentgleisung ereignete sich auf der zweigleisigen elektrifizierten Strecke Leipzig Hbf – Hof, die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG betrieben wird. Die Strecke wird im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten mit der Nummer 6362 geführt. Die Üst Treben-Lehma erstreckt sich von km 32,080 bis km 33,390. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf diesem Streckenabschnitt beträgt 120 km/h. Die benachbarten Zugmeldestellen sind der Bf Regis-Breitungen und der Bf Altenburg. Die Weiche 20, auf der sich die Entgleisung ereignete, ist eine Weiche der Bauform 65-500-1:12 und befindet sich in km 33,08. Die Fahrtrichtung des Zuges und die Unfallstelle sind in den folgenden Lageplan eingetragen.

Abbildung 1: Lageplan¹

Die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik wurden in der Üst Treben-Lehma von einer Fahrdienstleiterin (Fdl) über ein Gleisbildstellwerk der Bauform Gs II der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gesteuert. Im Rahmen der Untersuchung wurden personenbezogene Daten der beteiligten Fdl auf dem Stellwerk an der Üst Treben-Lehma erhoben. Die Überprüfung der diesbezüglichen Unterlagen ergab keine Unregelmäßigkeiten.

Die betrieblichen Handlungen der Fdl wurden beeinflusst durch Arbeiten im Rahmen der Betriebs- und Bauanweisung Nr. F 441605 15 mit dem Inhalt „Isolierstoß wechseln in km 30,2 im Streckengleis Regis-Breitungen – Treben-Lehma“. Zwischen dem Bf Regis-Breitungen und der Üst Treben-Lehma war das Streckengleis von km 29,907 bis km 32,865 in den Nächten vom 11.11.2015 zum 12.11.2015 und vom 12.11.2015 zum 13.11.2015 jeweils von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr gesperrt. Es wurde gemäß Richtlinie (Ril) 408.0902 zum Baugleis erklärt. Alle Zugfahrten in der Relation Regis-Breitungen – Treben-Lehma, so auch die Zugfahrt GA 52805, erfolgten daher als Fahrten im besonderen Auftrag mit Befehl und im Gegengleis.

¹ Quelle: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE / BKG [2021], bearbeitet durch BEU

2.2 Folgen

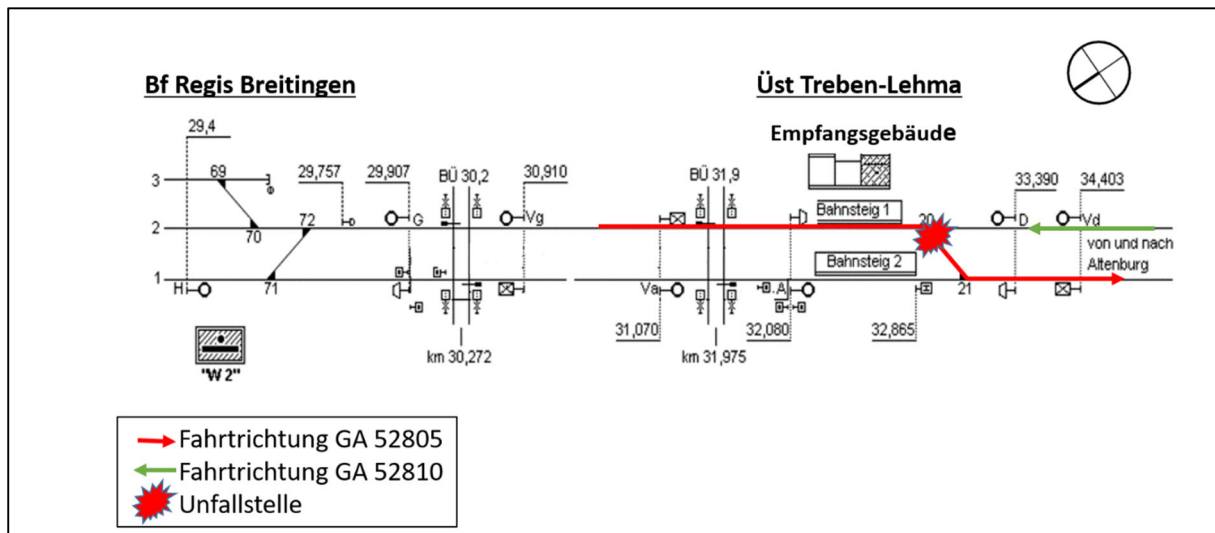
Es wurden keine Personen getötet oder verletzt. An der Infrastruktur und den beteiligten Fahrzeugen entstanden Sachschäden, die sich wie folgt zusammensetzten:

	geschätzte Kosten in Euro
Fahrzeuge	5.900
Infrastruktur	108.700
Dritte	-
Gesamtschadenshöhe	114.600

Tabelle 1: Höhe der entstandenen Sachschäden

2.3 Untersuchungsergebnisse

Der Zug GA 52805 kam an der Üst Treben-Lehma am Signal Ne 1 auf Höhe des Blocksignals A etwa in km 32,1 zum Halten. Zeitgleich wartete der Zug GA 52810 vor dem Blocksignal D ca. in km 33,4 auf seine Weiterfahrt in Richtung Regis-Breitingen. Die Fdl erteilte, laut dem vorliegenden ausgefüllten Befehlsvordruck um 23:38 Uhr, dem Triebfahrzeugführer des Zuges GA 52805 über Zugfunk den Befehl Nr. 1 zur Weiterfahrt ohne Hauptsignal. Danach setzte sich der Zug in Bewegung um über die Weichen 20 in ca. km 33,08 und 21 in ca. km 33,18 in das Streckengleis Treben-Lehma – Altenburg und weiter in Richtung Bf Altenburg zu fahren. Die Situation und die Fahrtrichtungen der beiden genannten Züge sind in der nachfolgend abgebildeten Gleislageskizze dargestellt.

Abbildung 2: Gleislageskizze²

Als sich das in der Wagenreihung elfte Fahrzeug, ein Autotransportwagen der Gattung Laaeks, Fahrzeugnummer 25 80 4367 389-0 auf der Weiche 20 befand, stellte die Fdl diese um. Daraufhin entgleisten der elfte und auch der zwölfte Wagen, ebenfalls ein Fahrzeug der Gattung Laaeks, mit der Fahrzeugnummer 25 80 4367 127-4.

Der Zugschluss des GA 52805 befand sich zum Zeitpunkt des Umstellens der Weiche 20 ca. in km 32,95. Die letzte Weiche, die sich im Fahrweg des Zuges befand, war die Weiche 21. Die Fdl muss die Hilfssperren zur Sicherung der Weichen für die Hilfsfahrstraße demnach entweder nicht angebracht oder sie entfernt haben, bevor der Zug die Weiche 21 passiert hatte.

Gemäß Ril 408.0232 – Züge fahren; Fahrweg sichern –, Abschnitt 4, galt für Zugfahrten mit besonderem Auftrag Folgendes:

„a) Die vorgeschriebenen Maßnahmen zur Sicherung des Fahrwegs sind so lange erforderlich, bis der Zug die Weichen durchfahren hat (...)“

Der Ursprung für das Ereignis lag demnach in einem Verstoß gegen die Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –. Die Fdl brachte die Hilfssperren zur Sicherung der Hilfsfahrstraße nicht an oder entfernte sie, bevor der GA 52805 die Weichen passiert hatte. Deshalb war der Fahrweg des Zuges nicht mehr gesichert und das anschließende unzeitige Umstellen der Weiche 20 unter dem Zug möglich.

² Quelle: DB Netz AG, bearbeitet durch BEU

3 Bisher getroffene Maßnahmen

Der BEU wurden keine Maßnahmen bekannt, die infolge des Ereignisses durch die beteiligten Eisenbahnunternehmen oder durch die Sicherheitsbehörde getroffen wurden.