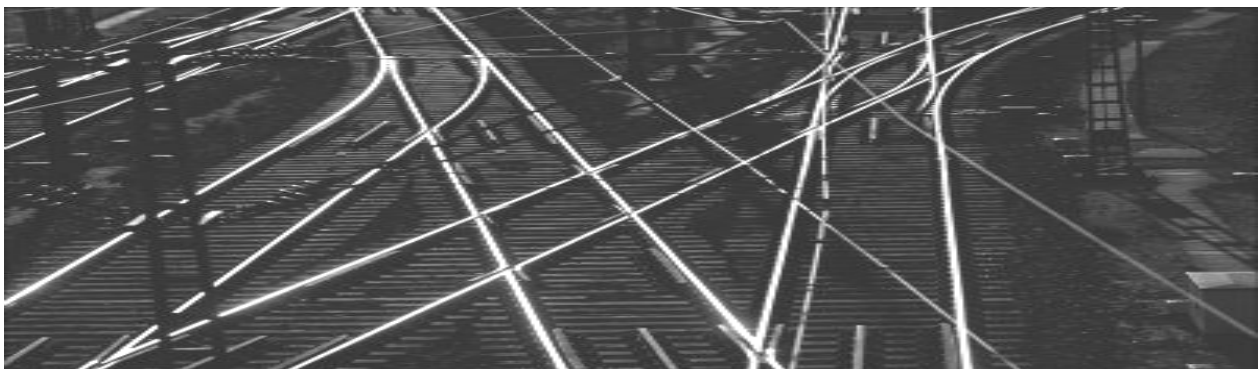




Untersuchungsbericht

Aktenzeichen: 60uu2014-06/007-3323

Datum: 14.06.2016 Version: 1.0



Gefährliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb

Ereignisart:	Zugkollision
Datum:	28.06.2014
Zeit:	0.00 Uhr
Bahnhof:	Angern-Rogätz
Gleis:	1
Kilometer:	28,400

Veröffentlicht durch:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
1 Zusammenfassung	6
1.1 Kurzbeschreibung des Ereignisses	6
1.2 Folgen	6
1.3 Ursachen	6
2 Vorbemerkungen	10
2.1 Organisatorischer Hinweis	10
2.2 Ziel der Eisenbahn-Unfalluntersuchung.....	10
2.3 Mitwirkende und Beteiligte	10
3 Ereignis	11
3.1 Hergang	11
3.2 Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.....	12
3.3 Wetterbedingungen	12
4 Untersuchungsprotokoll	12
4.1 Zusammenfassung von Aussagen	12
4.2 Notfallmanagement.....	14
4.3 Untersuchung der Infrastruktur	14
4.4 Untersuchung der Leit- und Sicherungstechnik.....	14
4.5 Untersuchung der betrieblichen Handlungen	14
4.6 Untersuchung von Fahrzeugen	19
4.7 Interpretation der Unfallspuren	19
5 Auswertung und Schlussfolgerungen	19

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1: Tfz der HSL Logistik GmbH steht auf Höhe Einfahrtsignal A Quelle: EUB.....	6
Abb. 2: Wagen 3 der HSL Logistik GmbH umgestürzt Quelle: EUB	7
Abb. 3: Wagen 11 der HSL Logistik GmbH mit einem Drehgestell (2 Radsätzen) entgleist	7
Abb. 4: Wagen 19 und 20 der HSL Logistik GmbH.....	8
Abb. 5: Wagen 19 und 20 der HSL Logistik GmbH.....	8
Abb. 6: Letzter Wagen des DGS 90968 schob sich unter das Tfz des DGS 95620	9
Abb. 7: Letzter Wagen des DGS 90968 schob sich unter das Tfz des DGS 95620	9
Abb. 8: Lageplan Bahnhof Angern-Rogätz.....	11
Abb. 9: Höhenprofil zwischen Beginn des Auslaufens und Stillstand des DGS 90968.....	15
Abb. 10 Sifa-Fußtaster unter der Mittelkonsole angeordnet.....	16
Abb. 11 Sifa-Handtaster (A) an der rechten Seitenkonsole angeordnet	17
Abb. 12: Verplombter Sifastörschalter des Tfz 421 385-6.....	18
Abb. 13: Elektronischen Fahrtenregistrierung DGS 90968 (EVU: HSL)	18

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Bft	Bahnhofsteil
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BPol	Bundespolizei
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERA	Europäische Eisenbahn Agentur
ESO	Eisenbahnsignalordnung
EUB	Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
EUV	Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GUV-I	Information der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
GUV-R	Regelwerk der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
GUV-V	Vorschrift der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
Hbf	Hauptbahnhof
HSL	HSL Logistik GmbH
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahn
Nmg	Notfallmanager
OLEG-mbH	Ostdeutsche Lokführer und Eisenbahn Dienstleistungsgesellschaft mbH
PRESS	Pressnitztalbahn
Ril	Richtlinie
SB	Sicherheitsbehörde
SBB	Schweizer Bundesbahn
SMS	Sicherheitsmanagementsystem

1 Zusammenfassung

1.1 Kurzbeschreibung des Ereignisses

Im Bahnhof Angern-Rogätz kam es durch den von der Strecke in den Bahnhof zurückrollenden Zug DGS 90968 zur Kollision mit dem im Gleis 1 stehenden Zug DGS 95620.

1.2 Folgen

Der letzte Wagen des DGS 90968 schob sich unter das Tfz des DGS 95620. Das Tfz wurde stark beschädigt und der erste Wagen entgleiste mit einem Drehgestell. Vom zurückgerollten DGS 90968 sind zwei Wagen entgleist und vier weitere Wagen entgleist und umgestürzt. Ein Wagen wurde stark beschädigt.

1.3 Ursachen

Die Zugfahrt DGS 90968 (EVU: HSL) kam am 28.06.2014 00:00 Uhr nach Durchfahrt des Bahnhofs Angern-Rogätz auf freier Strecke zum Stehen und rollte zurück. Die zurückrollende Zugfahrt kollidierte mit dem am haltzeigenden Ausfahrtsignal des Bahnhofs Angern-Rogätz, Gleis 1, stehenden DGS 95620 (EVU: Press).



Abb. 1: Tfz der HSL Logistik GmbH steht auf Höhe Einfahrtsignal A

Quelle: EUB



Abb. 2: Wagen 3 der HSL Logistik GmbH umgestürzt

Quelle: EUB



Abb. 3: Wagen 11 der HSL Logistik GmbH mit einem Drehgestell (2 Radsätzen) entgleist

Quelle: EUB

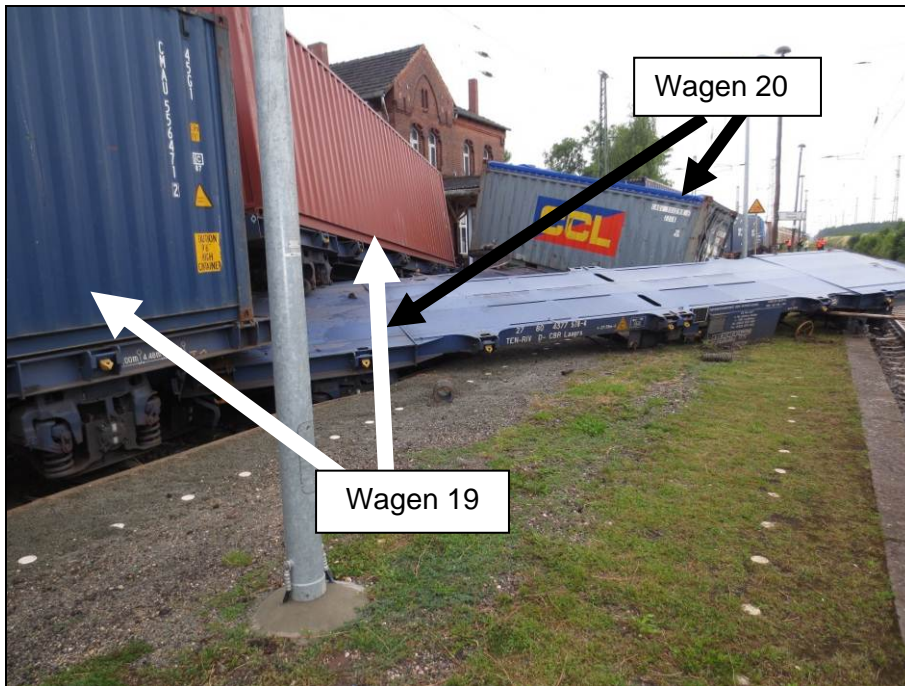


Abb. 4: Wagen 19 und 20 der HSL Logistik GmbH

Quelle: EUB

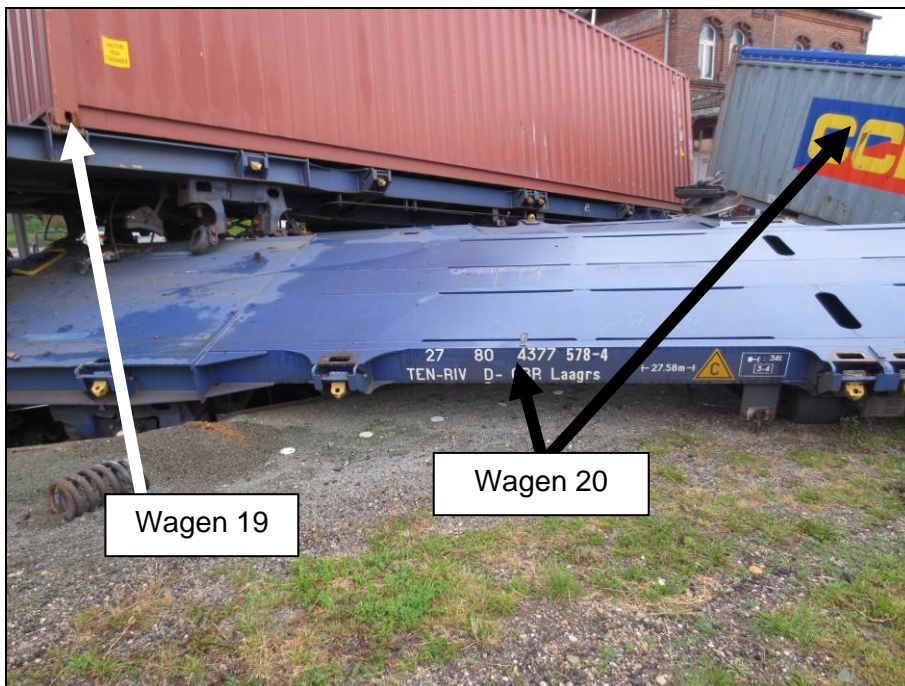


Abb. 5: Wagen 19 und 20 der HSL Logistik GmbH

Quelle: EUB



Abb. 6: Letzter Wagen des DGS 90968 schob sich unter das Tfz des DGS 95620

Quelle: EUB



Abb. 7: Letzter Wagen des DGS 90968 schob sich unter das Tfz des DGS 95620

Quelle: EUB

2 Vorbemerkungen

2.1 Organisatorischer Hinweis

Mit der Richtlinie 2004/49/EG zur Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der europäischen Union verpflichtet, unabhängige Untersuchungsstellen für die Untersuchung bestimmter gefährlicher Ereignisse einzurichten.

Diese Richtlinie wurde mit dem 5. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2007 umgesetzt und die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) eingerichtet. Die weitere Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie erfolgte durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV) vom 05.07.2007.

Die Leitung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) liegt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Zur Durchführung der Untersuchungen greift die Leitung der EUB auf die Untersuchungszentrale beim Eisenbahn-Bundesamt - die fachlich ausschließlich und unmittelbar dem Leiter der EUB untersteht - zurück.

Näheres hierzu ist im Internet unter >> www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de << eingestellt.

2.2 Ziel der Eisenbahn-Unfalluntersuchung

Ziel und Zweck der Untersuchungen ist es, die Ursachen von gefährlichen Ereignissen aufzuklären und hieraus Hinweise zur Verbesserung der Sicherheit abzuleiten. Untersuchungen der EUB 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.

2.3 Mitwirkende und Beteiligte

An dem Ereignis waren folgende Eisenbahnunternehmen beteiligt:

- DB Netz AG
- HSL Logistik GmbH
- Pressnitztalbahn

Im Rahmen der Sachverhaltsermittlung und Ursachenerforschung wurden folgende externe Stellen einbezogen:

- Ostdeutsche Lokführer und Eisenbahn Dienstleistungsgesellschaft mbH
- Bundespolizei

Durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) wurde unmittelbar nach dem Ereigniseintritt eine Sachverhaltsermittlung vor Ort durchgeführt.

3 Ereignis

3.1 Hergang

Am 27.06.2014 fuhr der DGS 90968 im Auftrag des EVU HSL Logistik GmbH von Hamburg Bft Dradenau nach Hof Hbf. Nach Passieren des Bahnhofes Angern-Rogätz kam der Zug an einer Steigung zum Stehen und rollte zurück.

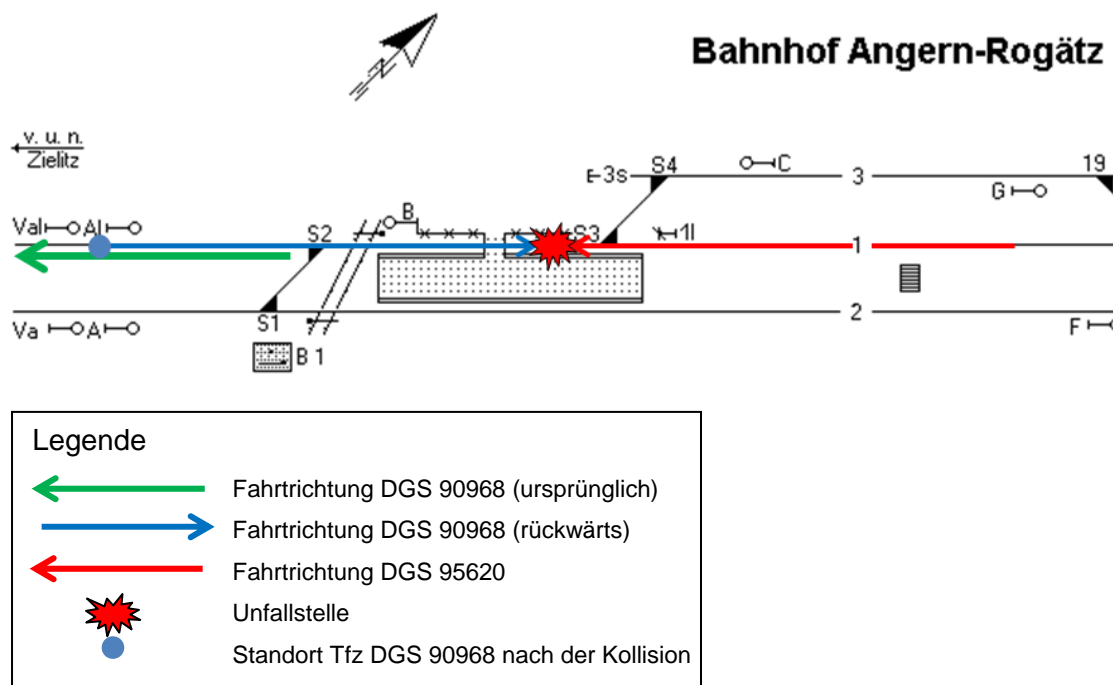


Abb. 8: Lageplan Bahnhof Angern-Rogätz

Quelle: DB, bearbeitet durch EUB

Mit ca. 30 km/h fuhr der DGS 90968 Zug auf den DGS 95620 auf und rollte noch 40 m bis er zum Stehen kam. Ein bewusstes Rückwärtsfahren kann ausgeschlossen werden, da der Richtungsschalter laut Aufzeichnung in der Stellung „Vorwärts“ stand.

3.2 Todesopfer, Verletzte und Sachschäden

Todesopfer sind keine zu beklagen. Der Triebfahrzeugführer des DGS 95620 (EVU: PRESS) wurde bei dem Ereignis leicht verletzt. Die Sachschäden setzen sich wie folgt zusammen:

- | | | |
|---------------------------|-----|--|
| • DB Station & Service AG | ca. | 22.500 € |
| • DB Netz AG | ca. | 300.000 € |
| • HSL | ca. | 1.179.620 € |
| • Pressnitztalbahn | ca. | 1.9 bis 2.2 Mio € (nur für die Lokomotive) |
| • Umweltschäden | | keine Angaben |
| • Betriebserschwerisse | | keine Angaben |

3.3 Wetterbedingungen

Entsprechend der Tageszeit war es zum Zeitpunkt des Unfalls dunkel. Es war trocken und die Sichtverhältnisse waren gut.

4 Untersuchungsprotokoll

4.1 Zusammenfassung von Aussagen

Der Notfallmanager gab an, er sei durch die Notfallleitstelle informiert worden, dass sich auf dem Bahnhof Angern-Rogätz eine Zugkollision ereignet hätte. Er sei gegen 0:37 Uhr am Unfallort eingetroffen und habe sich ein Bild von der Lage gemacht. Nachdem er das Triebfahrzeug des DGS 95620 (EVU: Press) in Augenschein genommen habe, sei eine Befragung der Fahrdienstleiterin zum Hergang des Unfalls erfolgt. Diese hätte angegeben, dass der Zug ohne Vorankündigung zurückgerollt sei. Anschließend kontrollierte er den Nachweis der Zugfolge. Danach waren die Durchfahrt des DGS 90968 (EVU: HSL) und die abgeschlossene Einfahrt des DGS 95620 (EVU: Press) in den Bf Angern-Rogätz ordnungsgemäß nachgewiesen. Bei der Kontrolle des Gleisbildpultes habe er festgestellt, dass die Weichen 1, 2, 3 und 4 in Grundstellung gestanden hätten und eine Störung der Weichenüberwachung nicht angezeigt wurde. Er habe die Fahrdienstleiterin angewiesen, bis zum Abschluss der Unfalluntersuchung keine Bedienhandlungen vorzunehmen.

Daraufhin hätte er sich zum Triebfahrzeug des DGS 90968 (EVU: HSL) begeben. Auf Höhe des achten Wagens sei ihm der Triebfahrzeugführer des Zuges entgegen gekommen. Er gab

an, einen Nothaltauftrag erhalten und daraufhin angehalten zu haben. Beide begaben sich auf den Führerstand des Triebfahrzeugs des DGS 90968 (EVU: HSL), um die Sicherung des Zuges zu überprüfen. Der Triebfahrzeugführer gab an, dass er den Zug angebremst habe. Dem Notfallmanager fiel im Führerstand ein Alkoholgeruch auf. Er ließ sich vom Triebfahrzeugführer Bremszettel, Wagenliste, Frachtbrieft und dessen persönliche Papiere übergeben und habe ihn aufgefordert, ihn zum Stellwerk zu begleiten. Auf dem Weg dorthin hätte er die Notfallleitstelle über den Stand der Dinge informiert und die Bundespolizei angefordert. Auf dem Weg zum Stellwerk habe der Triebfahrzeugführer auf Höhe der entgleisten Wagen die Vermutung geäußert, dass die Fahrdienstleiterin eine Weiche unter seinem Zug unzeitig gestellt habe. Zu diesem Zeitpunkt hatte er offensichtlich noch nicht realisiert, dass sein Zug zurückgerollt und die Entgleisung die Folge des Zusammenpralls mit dem DGS 95620 (EVU: Press) war.

Die Fahrdienstleiterin gab an, dass der DGS 90968 (EVU: HSL) den Bf Angern-Rogätz mit mäßiger Geschwindigkeit durchfuhr, sie aber keinerlei Auffälligkeiten festgestellt habe. Als der DGS 95620 (EVU: Press) in den Bf Angern-Rogätz einfuhr, war der vor ihm liegende Streckenblock noch besetzt, sodass er vor dem „Halt“ zeigenden Ausfahrtsignal B stehen blieb. Der Fahrdienstleiterin hätte sich darüber gewundert, dass der Streckenblock durch den DGS 90968 (EVU: HSL) übermäßig lange belegt war und habe deshalb beim Fahrdienstleiter in Zielitz nachgefragt, ob er die Gründe hierfür kenne. Der Fahrdienstleiter Zielitz bestätigte, dass der DGS 90968 (EVU: HSL) den Streckenblock noch nicht verlassen habe und wollte mit dem Triebfahrzeugführer über Funk Kontakt aufnehmen, erreichte diesen aber nicht. Als der dies der Fahrdienstleiterin Angern-Rogätz mitteilte, hätte sie den in Bahnhof zurückrollenden Zug gesehen. Bevor es zur Kollision kam, habe sie versucht noch die Triebfahrzeugführer beider Züge per Funk zu erreichen, bekam aber von beiden keine Antwort. Unmittelbar nach der Kollision habe der Triebfahrzeugführer des DGS 95620 (EVU: Press) um 0:01 Uhr einen Notruf abgeben. Die Fahrdienstleiterin meldete der Notfallleitstelle die Kollision und sperrte anschließend die Bahnhofsgleise sowie das Streckengleis von und nach Zielitz.

Der Triebfahrzeugführer des DGS 95620 (EVU: Press) gab an, er habe im Bf Angern Rogätz seinen Zug ca. 100 m vor dem „Halt“ zeigenden Ausfahrtsignal zum Halten gebracht, weil er vor sich den Zugschluss des vor ihm fahrenden Zuges bemerkte. Als er sah, der Zug auf ihn zurollte, sei er von seinem Triebfahrzeug abgesprungen. Nach der Kollision meldete er diese dem Disponenten seines EVU. Dann bestieg er den Führerstand seines Triebfahrzeugs und setzte einen Notruf mit Nothaltauftrag ab, sperrte den PZB Kurzwegspeicher und rüstete sein

Fahrzeug ab. Anschließend sicherte er seinen Zug durch das Betätigen der Feststellbremse an drei Wagen.

Der Triebfahrzeugführer des DGS 90968 (EVU: HSL) hat sich zu den Vorgängen gegenüber der Bundespolizei nicht geäußert. Er nahm sein Recht auf Verweigerung der Aussage wahr. Bei der Blutalkoholbestimmung am 28.06.2014, 4:52 Uhr wurde jedoch ein erhöhter Blutalkoholwert festgestellt.

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 Richtlinie (Ril) 123 näher beschrieben und geregelt. Erkenntnisse, dass es beim Notfallmanagement zu Verzögerungen, Störungen etc. gekommen sein könnte liegen nicht vor.

4.3 Untersuchung der Infrastruktur

Eine Ursache in der Infrastruktur konnte ausgeschlossen werden. Eine nähere Untersuchung erfolgte daher nicht.

4.4 Untersuchung der Leit- und Sicherungstechnik

Die Überprüfung der Stellwerksanlage, insbesondere der vier betroffenen Weichen erfolgte am 29.06.2014 durch eine Fachkraft LST. Hierbei wurden keine Mängel festgestellt. Das Ergebnis wurde im Arbeits- und Störungsbuch dokumentiert.

4.5 Untersuchung der betrieblichen Handlungen

Nach Auswertung der vorliegenden Unterlagen hat der Triebfahrzeugführer des DGS 90968 (EVU: HSL) die Grundsätze des Energiesparenden Fahrens angewandt. Das Ziel des Energiesparenden Fahrens ist es, eine vorgegebene Strecke mit einem bestimmten Zug in der hierfür ermittelten planmäßigen Zeit mit minimalem Energieverbrauch zurückzulegen. Zudem soll der Triebfahrzeugführer durch seine Fahrweise zur Einsparung von Betriebs- und Instandhaltungskosten beitragen. Für das Energiesparen können drei Fahrweisen genutzt werden:

- *Auslaufen mit abgeschalteter Zugkraft:*

straffes Anfahren, Fahren mit Höchstgeschwindigkeit, frühes Abschalten und langer Auslauf ergibt minimalen Energieverbrauch bei fahrplanenger Fahrt,

- *Reduzieren der Höchstgeschwindigkeit:*
straffes Anfahren, Fahren mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und kurzer Auslauf sowie
- *Reduzieren der Zugkraft/Fahrstufe:*
straffes Anfahren, Fahren mit reduzierter Fahrstufe und kurzer Auslauf sparen Energie, wenn Zeitpuffer maximal genutzt werden.

Durch möglichst langen Auslauf bei abgeschalteter Zugkraft wird die größte Einsparung erzielt.

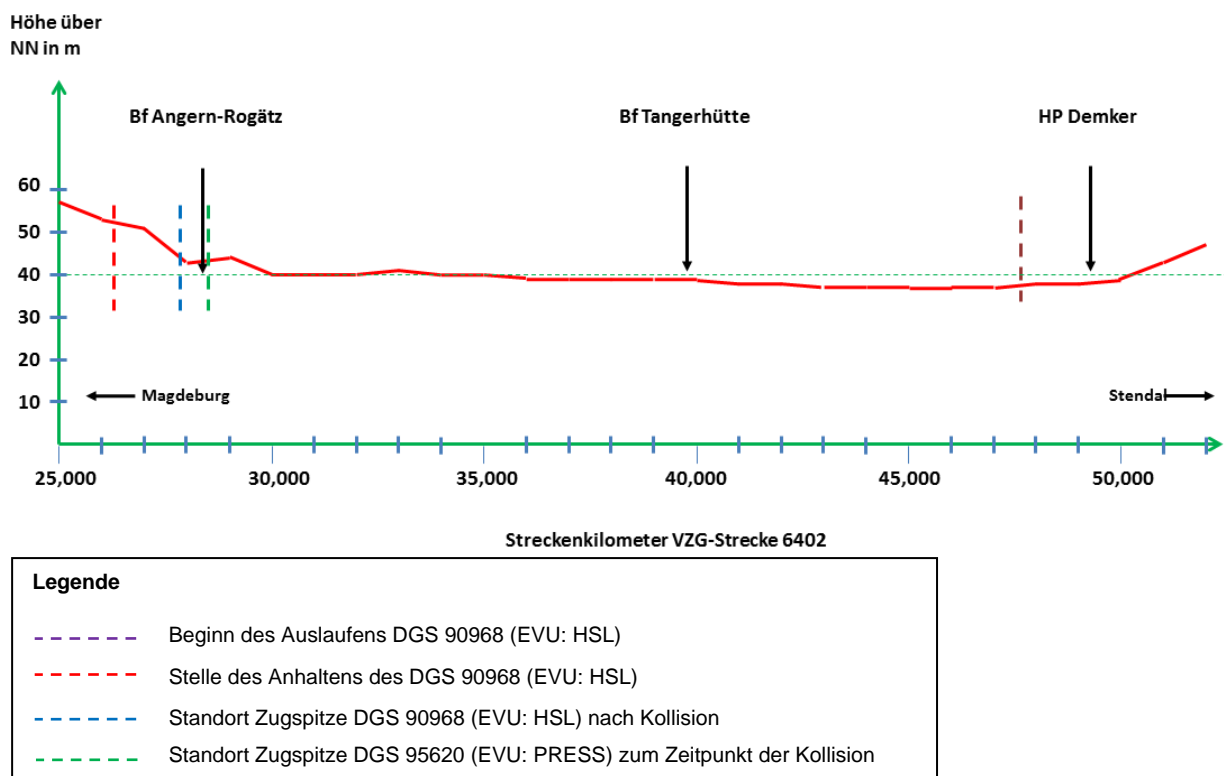


Abb. 9: Höhenprofil zwischen Beginn des Auslaufens und Stillstand des DGS 90968

Quelle: EUB

Gemäß Auswertung der Elektronischen Fahrtenregistrierung kann davon ausgegangen werden, dass der Zug ca. 22,40 km ohne Zugkraft ausgelaufen ist. Das Auslaufen begann kurz hinter dem Haltepunkt Demker. Dabei nahm die Geschwindigkeit des Zuges kontinuierlich ab, bis er schließlich nach Passieren des Bahnhofs Angern-Rogätz zum Stillstand kam. Nach dem Anhalten im Kilometer 26.288 stand der Zug 22 Sekunden, bevor er sich rück-

wärts in Bewegung setzte. Bis zum Aufprall auf den stehenden Zug DGS 95620 (EVU: Press) rollte er ca. 1,75 km zurück. Mit 30 km/h fuhr der Zug auf und schob noch 40 m nach, bis er zum Stehen kam. Dabei entgleisten sechs Wagen von denen vier Wagen umstürzten und nach außen gedrückt wurden. Ein Wagen wurde stark beschädigt. Durch den Widerstand des im Bahnhof stehenden Zuges wurde der Zugverbund des DGS 90968 (EVU: HSL) in sich zusammengeschoben.

Ein bewusstes Rückwärtsfahren kann ausgeschlossen werden, da der Richtungsschalter laut Aufzeichnung in der Stellung „Vorwärts“ stand.

Während der Fahrt wurde in regelmäßigen Abständen die Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) betätigt.

Die Sifa leitet bei plötzlicher Dienstunfähigkeit des Triebfahrzeugführers eine Zwangsbremse ein und schaltet die Antriebsleistung ab. Der Triebfahrzeugführer muss während der Fahrt einen Fuß- oder Handtaster betätigen und diesen in regelmäßigen Abständen wieder loslassen. Drückt er diesen länger als 30 Sekunden, wird der Tf zunächst durch einen Leuchtmelder daran erinnert. Lässt er ihn nun nicht kurzzeitig los, ertönt nach ca. 2 Sekunden ein akustisches Signal. Erfolgt wieder keine Reaktion, kommt es nach weiteren 2 Sekunden zur vorgenannten Zwangsbremse.



Abb. 10 Sifa-Fußtaster unter der Mittelkonsole angeordnet

Quelle: SBB

Bei Triebfahrzeugen der Baureihe 421, SBB 4/4 II, ist der Fußtaster unter der Mittelkonsole angebracht. Parallel zum Fußtaster befindet sich in der rechten Seitenkonsole ein Handtas-

ter, sodass der Triebfahrzeugführer auch im Stehen, beispielsweise bei Beobachtung der Strecke durch das Seitenfenster, die Sicherheitsfahrschaltung bedienen kann.

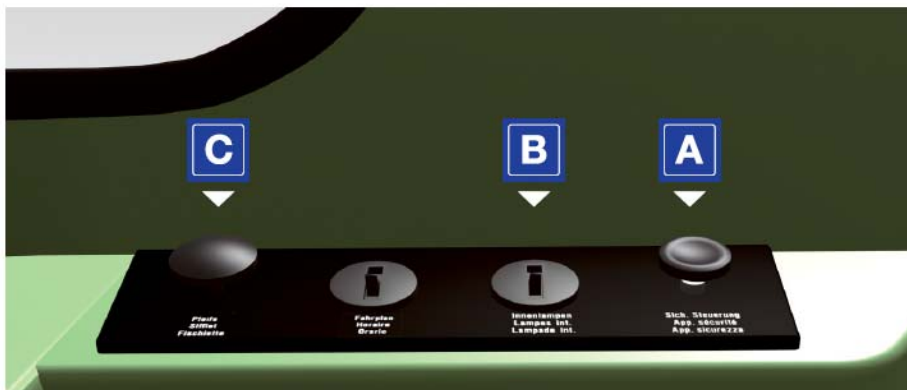
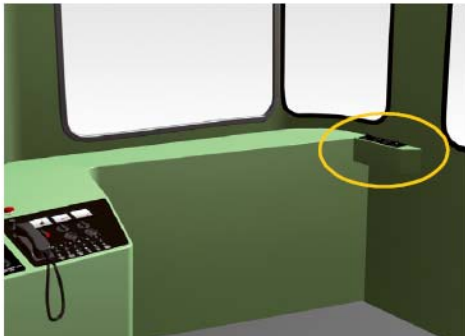


Abb. 11 Sifa-Handtaster (A) an der rechten Seitenkonsole angeordnet

Quelle: SBB

Bei Störungen kann die Sifa zeitweilig abgeschaltet werden. Im Falle des Triebfahrzeugs 421 385-6 war der Sifastörschalter jedoch verplombt und die Sifa somit in Betrieb.



Abb. 12: Verplombter Sifastörschalter des Tzf 421 385-6

Quelle: HSL Logistik GmbH, bearbeitet durch EUB

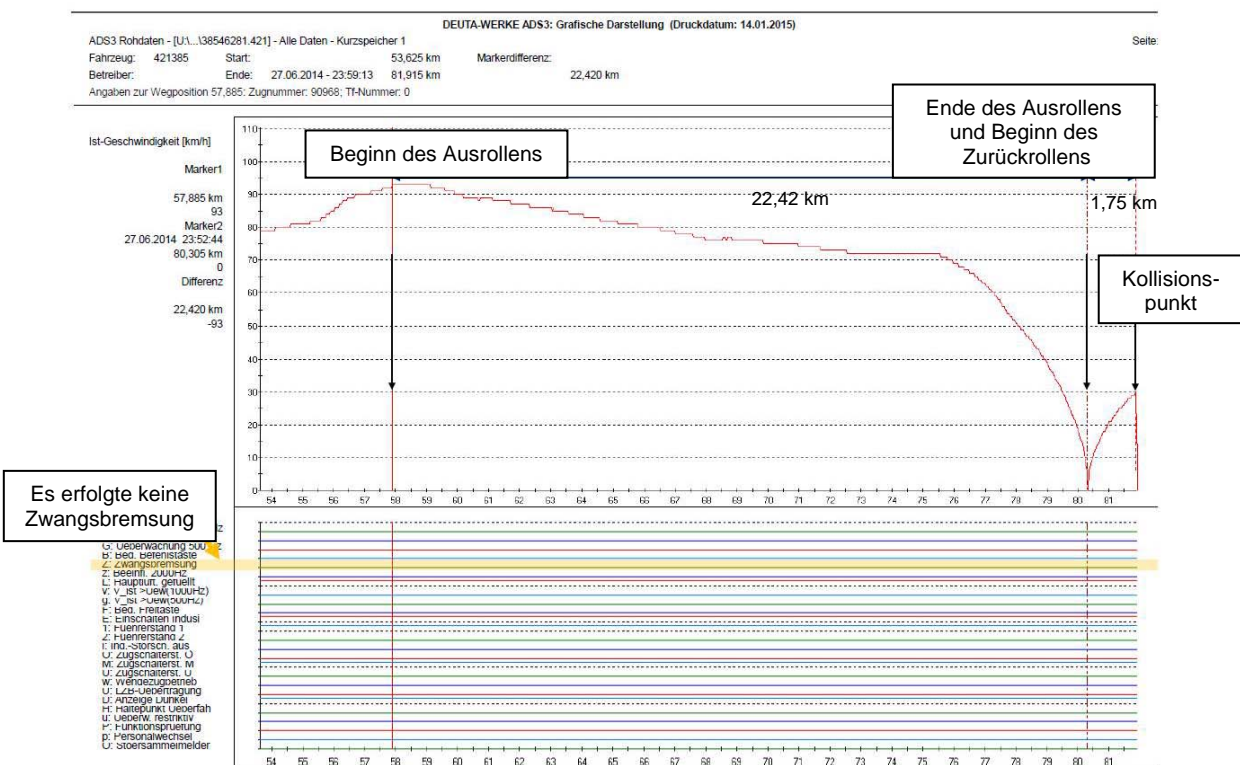


Abb. 13: Elektronischen Fahrtenregistrierung DGS 90968 (EVU: HSL)

Quelle: HSL Logistik, bearbeitet durch EUB

Die Auswertung der Elektronischen Fahrtenregistrierung ergab, dass es zu keiner Zwangs-bremsung, die auf ein Nichtbetätigen der Sifa zurückzuführen ist, kam. Somit wurde durch

den Triebfahrzeugführer während der Fahrt in regelmäßigen Abständen die Sifa betätigt, ohne dass dieser bemerkte, dass sein Zug langsamer wurde, zum Stillstand kam und sich dann rückwärts in Bewegung setzte.

Der Triebfahrzeugführer des DGS 90968 (EVU: HSL) steht nicht in einem ständigen Beschäftigungsverhältnis zum EVU HSL-Logistik. Aus diesem Grund wurden die Kunden-Lieferantenbeziehungen zwischen dem EVU HSL Logistik und der OLEG-mbH einer Überprüfung unterzogen. Bezug nehmend auf ein Auskunftersuchens des Eisenbahn-Bundesamtes, Referat 34, gab das EVU HSL Logistik an, dass vor dem Einsatz betriebsfremder Mitarbeiter eine gründliche Überprüfung aller Unterlagen erfolgt. Weiterbildung, Überwachung und der Erwerb der Streckenkunde werden mit dem eigenen Sicherheitsmanagementsystem abgeglichen.

Der Triebfahrzeugführer des DGS 90968 (EVU: HSL) nahm regelmäßig an Fortbildungsmaßnahmen innerhalb des EVU HSL-Logistik teil. Der Nachweis über die Streckenkenntnis liegt vor. An Hand des Schichtplans konnte festgestellt werden, dass die notwendigen Ruhezeiten zwischen zwei Einsätzen eingehalten wurden.

4.6 Untersuchung von Fahrzeugen

Das Triebfahrzeug 421385-6 wurde im Instandsetzungsbetrieb Hamburg / Langenfelde überprüft und ohne Einschränkungen zum Betrieb freigegeben.

4.7 Interpretation der Unfallspuren

Die an der Entgleisungsstelle und am Bedienplatz des örtlich zuständigen Fahrdienstleiters getroffenen Feststellungen lassen den Schluss zu, dass die Unfallursache weder in einer mangelhaften Infrastruktur noch in Fahrzeugmängeln zu suchen ist. Ursache der Entgleisung war die Kollision des zurückrollenden DGS 90968 mit dem im Bahnhof Angern-Rogätz stehenden DGS 95620.

5 Auswertung und Schlussfolgerungen

Ursache der Zugkollision mit anschließender Entgleisung ist im Fehlverhalten des Triebfahrzeugführers des DGS 90968 zu sehen. Dieser stand unter Einfluss von Alkohol und verstieß somit gegen die Bestimmungen der Richtlinien 492.0753, „Triebfahrzeuge führen“ und 132.0128, „Arbeitsschutz und Unfallverhütung.“ In beiden Vorschriften ist der Genuss von Alkohol vor und nach Antritt der Arbeit strengstens untersagt. Ergänzend seien hier die Erläuterungen zur Unfallverhütungsvorschrift GUV-V D 30.1 hinsichtlich der Sicherheitsmaßnahmen beim Führen von Triebfahrzeugen sowie bei zugehörigen Tätigkeiten genannt, veröffentlicht in der GUV-Information 8602. Darin heißt es in den Allgemeinen Hinweisen vor

Arbeitsbeginn: „Schätzen sie kritisch ihre körperliche Verfassung ein (...). Haben Sie Alkohol oder andere berauschende Mittel eingenommen, z.B. Drogen, dürfen Sie Ihre Tätigkeit nicht beginnen.“

Trotz seines alkoholisierten Zustandes war der Triebfahrzeugführer in der Lage den Warnton der Sifa zu hören und so zu reagieren, dass es zu keiner Zwangsbremmung kam.