



Eisenbahn-Bundesamt

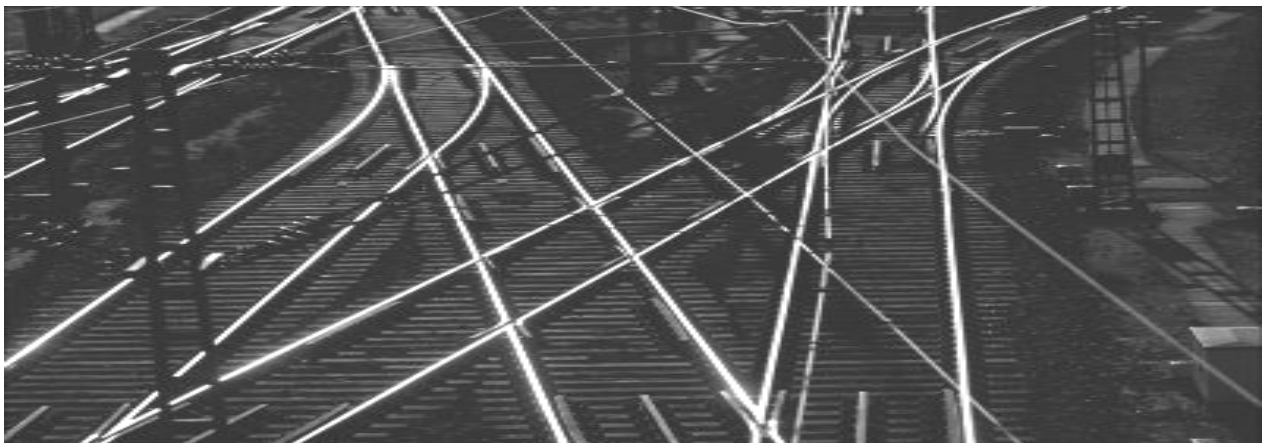
Untersuchungszentrale

**der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle
des Bundes**

Untersuchungsbericht

Aktenzeichen: 60 - 60uu2011-09/00129

Datum: 20.09.2012



Ereignisart:	Bahnübergangsunfall
Datum:	20.09.2011
Zeit:	13:10 Uhr
Benachbarte Betriebsstellen:	Bad Lausick und Belgershain
Streckennummer:	6366
Kilometer:	29,026

Veröffentlicht durch:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
1 Zusammenfassung	6
1.1 Hergang	6
1.2 Folgen	6
1.3 Ursachen	6
2 Vorbemerkungen	6
2.1 Mitwirkende.....	6
2.2 Organisatorischer Hinweis.....	7
2.3 Ziel der Eisenbahn-Unfalluntersuchung.....	7
3 Ereignis.....	8
3.1 Hergang	8
3.2 Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.....	9
3.3 Wetterbedingungen	9
4 Untersuchungsprotokoll	9
4.1 Zusammenfassung von Aussagen	9
4.2 Notfallmanagement.....	9
5 Auswertung und Schlussfolgerungen	10

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1: Lageplan	8
------------------------	---

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr Bau- und Stadtentwicklung
BPol	Bundespolizei
BÜ	Bahnübergang
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
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahn
Nfm	Notfallmanager
SB	Sicherheitsbehörde
SMS	Sicherheitsmanagementsystem

1 Zusammenfassung

1.1 Hergang

Nachdem ein Pkw vor dem eingeschalteten BÜ bereits hielt (Lichtzeichen blinkte, Schranken noch geöffnet) fuhr ein Transporter auf und schob den Pkw in den Gleisbereich. Die Schranken wurden für die Zugfahrt geschlossen. Der Zug RE 3736 (Chemnitz Hbf - Leipzig Hbf) prallte auf dem gesicherten Bahnübergang auf den Pkw.

1.2 Folgen

Bei dem Zusammenprall wurden 6 Personen schwer und weitere 16 Personen leicht verletzt. Es entstand nach Angaben der DB Netz AG ein Sachschaden von ca. 1.936.600,00 €.

1.3 Ursachen

Unfallursächlich für den Zusammenprall auf dem Bahnübergang war ein Auffahrunfall auf der Straße. Ausgelöst durch dieses Auffahren auf der Straße, wurde als Folge das erste Fahrzeug ein Pkw auf den technisch gesicherten Bahnübergang geschoben, auf dem es dann zum Zusammenprall mit dem RE 3736 (Chemnitz Hbf - Leipzig Hbf) kam.

2 Vorbemerkungen

Durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) wurde am Ereignistag keine Sachverhaltsermittlung vor Ort durchgeführt. Der Untersuchungsbericht basiert auf Informationen, die gemäß § 2 Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV) von der EUB bei den beteiligten Eisenbahnen und der Bundespolizei abgefordert wurden. Die zu diesem Ereignis zur Verfügung gestellten Informationen sind grundsätzlich plausibel und lassen Schlussfolgerungen in Bezug auf die Unfallursache zu.

2.1 Mitwirkende

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

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG,
- Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio AG
- Bundespolizei Leipzig

2.2 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, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). 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.

2.3 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.

3 Ereignis

3.1 Hergang

Nach dem ein Pkw-Fahrer vor dem BÜ (Bauart: RBÜT-LzH-Fü) als erstes Fahrzeug anhielt (Lichtzeichen blinkte, Schranken noch geöffnet) fuhr ein Transporter auf diesen auf und schob den Pkw in den Gleisbereich. Die Schranken wurden für die Zugfahrt geschlossen. Der Zug RE 3736 (Chemnitz Hbf - Leipzig Hbf) prallte nun auf dem gesicherten Bahnübergang auf den unbesetzten Pkw. In der Folge des Zusammenpralls entgleisten alle Fahrzeuge (Doppeltraktion der Baureihe 612), wobei der erste Teil der ersten Einheit auf die Seite kippte.

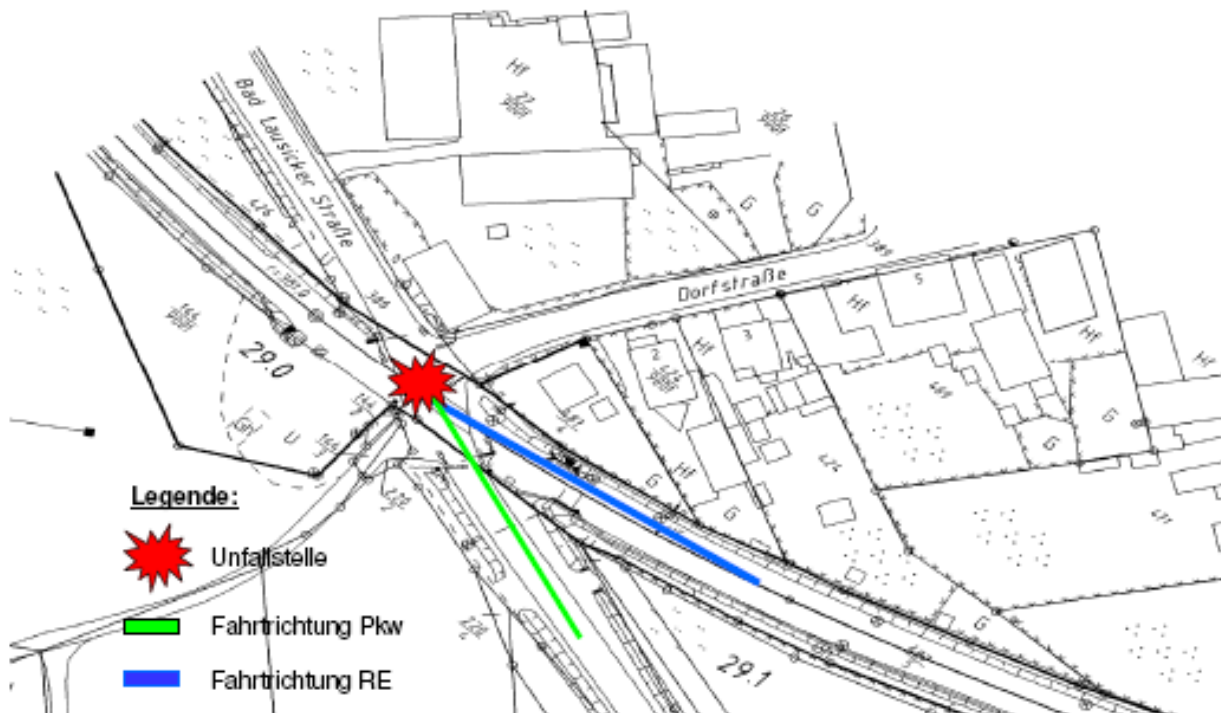


Abb. 1: Lageplan

Quelle: IVL-Plan DB Netz AG bearbeitet durch EUB

3.2 Todesopfer, Verletzte und Sachschäden

Todesopfer sind keine zu beklagen. Der Zug war zum Unfallzeitpunkt mit ca. 70 Reisenden besetzt. Bei dem Zusammenprall wurden 6 Personen schwer und weitere 16 Personen leicht verletzt.

Die Sachschäden beziehen sich auf die Fahrzeuge und die Infrastruktur. Hierfür wurden insgesamt ca. 1.936.600,00 € veranschlagt.

3.3 Wetterbedingungen

Die Witterungsbedingungen hatten keinen Einfluss auf das Ereignis. Am Dienstag den 20.09.2011 war das Wetter in der Region meist sonnig. Es war mittags, zur Zeit des Zusammenpralls auf dem Bahnübergang bis zu 19 Grad Celsius warm und trocken.

4 Untersuchungsprotokoll

4.1 Zusammenfassung von Aussagen

Zeugenaussagen bestätigen den ursächlichen Zusammenstoß auf der Straße vor dem Bahnübergang. Durch anwesende Zeugen wurde auch der Pkw-Fahrer des ersten Pkw, der durch den Zusammenstoß auf das Gleis geschoben wurde, noch rechtzeitig vor dem Zusammenprall mit dem Regionalzug geborgen. Die Aussagen wurden durch die Bundespolizei aufgenommen.

4.2 Notfallmanagement

Nach § 4 Abs. 1 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.

Durch das Notfallmanagement der DB AG wurde ein reibungsloser Ablauf für die Evakuierung der Reisenden und der Verletzten gewährleistet. Nach Angaben der Bundespolizei gab es keine Behinderungen oder Verzögerungen.

5 Auswertung und Schlussfolgerungen

Die Ursache für den Zusammenprall auf dem Bahnübergang, lag außerhalb des Eisenbahnbetriebs. Dies wurde so unmittelbar nach dem Unfall vor Ort durch die Bundespolizei und das Notfallmanagement der DB Netz AG nachweislich, an Hand von Spuren und Zeugenaussagen beschrieben und ermittelt.

Unfälle im Straßenverkehr werden ausschließlich von der Polizei untersucht.

Auf Grund der Erkenntnisse aus den vorliegenden Untersuchungsergebnissen der Bundespolizei und den vorgelegten Unterlagen der DB AG gibt es für weitere umfangreichere Untersuchungen durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes keine Veranlassung. Unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Unfalluntersuchung aus den Artikeln 20 und 22 der „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ (2004/49/EG) wird diese Untersuchung hiermit abgeschlossen. Ansätze zur Verbesserung der Eisenbahnsicherheit gemäß Artikel 19 dieser Sicherheitsrichtlinie konnten nicht identifiziert werden.

An dieser Stelle nochmals der Hinweis, dass Schuld- oder Haftungsfragen nicht Gegenstand der Untersuchung (Artikel 19 (4) der Sicherheitsrichtlinie) sind.