



Walter Kobelt

Reg. Nr.: 09090101

Schlussbericht

der Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe

über die Zuggefährdung
vom 01. September 2009
in Möhlin

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zweck der Verhütung von Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen, Seilbahnen und Schiffen erstellt. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Unfällen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung gemäss Art. 25 der Verordnung über die 'Meldung und Untersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen beim Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel' (VUU, SR 742.161).

0 ALLGEMEINES

0.1 Kurzdarstellung

Am 1. September 2009 fährt Zug 69729, welcher von Basel nach Erstfeld unterwegs ist, um ca. 10.06 im Bahnhof Möhlin ein. Das Ausfahrsvorsignal zeigt „Warnung“. Der Lf nimmt dies nicht richtig wahr. Als er das geschlossene Ausfahrtsignal (AS) B3 wahrnimmt, leitet er eine Schnellbremsung ein. Trotzdem überfährt er das geschlossene AS B3 und schneidet die Weiche 21 auf. Der Zug kommt vor dem Zwergsignal ZS 23b zum Stehen. Sekunden zuvor ist Zug 85714 von Frick her auf Gleis 13 über die Weiche 21 ins Gleis 4 eingefahren. (Streif-/Frontalkollision konnte gerade noch verhindert werden.)

0.2 Untersuchung

Die Unfalluntersuchungsstelle wurde durch die Meldestelle (REGA) am 01.09.2009 um 10.21 Uhr per Pager alarmiert. Die Rückfrage bei der Infrastrukturbetreiberin SBB ergab die Notwendigkeit einer Untersuchung.

Der Untersuchungsbericht der UUS fasst die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung zusammen (Art. 25 der VUU).

1 FESTGESTELLTE TATSACHEN

1.1 Vorgeschichte

Nach Erhalt der Meldung betreffend Zuggefährdung in Möhlin nahm der Unterzeichner mit dem Koordinator SBB Kontakt auf. Nach der Schilderung der Situation wünschte der Unterzeichner mit dem Lokführer (Lf) des Zugs 69729 zu sprechen. Auf die explizite Frage des Unterzeichners nach einem technischen Defekt am Rollmaterial (Bremsversagen) gab der Lokführer zu Protokoll, dass am Zug keine Mängel aufgetreten seien; insbesondere die Bremsen des Zugs hätten richtig funktioniert.

Gemäss Aussage des Lokführers anlässlich der oben bereits erwähnten telefonischen Befragung durch den Unterzeichner unmittelbar nach dem Ereignis am Dienstag, 01.09.2009; 1055 Uhr ereignete sich das Ereignis wie folgt:

Heute Morgen begann ich meine Dienstreise um 3 Uhr in Erstfeld. Danach führte ich einen Zug von Erstfeld nach Basel Badischer Bahnhof. Anschliessend sollte ich den Zug 69729 nach Erstfeld führen.

Infolge diverser Verzögerungen konnte ich mit meinem Zug 69729 nicht fahrplanmässig abfahren. Es gab immer wieder Verzögerungen, sodass ich insgesamt 3,5 Std warten musste. Darüber habe ich mich aufgeregt, da ich um 12 Uhr in Erstfeld sein sollte um den Kindern das Mittagessen zu machen. Als ich losfahren konnte, ging es abschnittsweise vorwärts, sodass ich immer wieder verlangsamten musste. Das ES Möhlin zeigte „offen“, das Ausfahrersignal zeigte „Warnung“, was ich auch quittierte. In diesem Moment tauchte ich in Gedanken ab und vergass die Bremsung einzuleiten. Durch das Perrondach ist das Ausfahrersignal lange verdeckt. Als ich meinen Irrtum bemerkte, löste ich eine Schnellbremsung aus; der Gegenzug fuhr gerade noch über die Weiche 21. Unmittelbar nach dem Passieren der Weiche 21 durch den Gegenzug, kam ich auf dieser Weiche, welche ich aufgeschnitten hatte, zum Stehen.

Anmerkung: Die Schilderung des Ablaufs des Ereignisses durch den Lokführer gegenüber seinem Arbeitgeber weicht etwas von der obigen Schilderung ab.

1.2 Verlauf der Fahrt

Bis zum Bahnhof Möhlin verlief die Fahrt störungsfrei.

1.3 Personenschäden

Keine.

1.4 Sachschäden am Rollmaterial und an der Infrastruktur des Bahnunternehmens

Keine.

1.5 Sachschäden Dritter

Keine.

1.6 Beteiligte Personen

Der Lokführer des Zugs 69729 ist bei SBB Cargo angestellt.

1.7 Schienenfahrzeuge

Zugskomposition:	Baumaschinenzug
Triebfahrzeug:	Re 11233
Zugsgewicht:	377 t
Zugreihe:	D80
Ausgeschaltete Bremsapparate:	keine

1.8 Wetter, Schienenzustand

Tag, Sonne, Schienen trocken.

1.9 Bahnsicherungssysteme

Der Bahnhof Möhlin ist mit einer Sicherungsanlage des Typs Domino 67 (mit gesicherten Rangierfahrstrassen und Zwergsignalen) ausgerüstet; eine Zugbeeinflussung ZUB 121 (SBB/BLS) Ausrüstung ist jedoch nicht vorhanden.

Das Triebfahrzeug ist mit der Sicherheitssteuerung (Totmannpedal) und mit der automatischen Zugsicherung mit Magnetfeldsonde sowie mit der Zugbeeinflussung ZUB 121 (SBB/BLS) ausgerüstet.

Die Bahnsicherungssysteme haben normal funktioniert.

1.10 Zug- und Rangierfunk

Die Funkgespräche sind für den Unfallablauf nicht relevant.

1.11 Bahnanlagen

Die Bahnanlagen sind in einem ordnungsgemässen Zustand.

1.12 Fahrdatenschreiber

Die Lok Nr. 11233 ist mit einem Geschwindigkeitsmesser „Hasler“, Modell RT 12 mit Registrier-Farbscheibe und einem Registrierstreifen ausgerüstet.

Die Auswertung der Fahrdaten ergibt, dass der Lokführer mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h am geschlossenen Hauptsignal B3, km 68.150 vorbeigefahren ist, wobei er die Schnellbremsung ca. 40 m vor dem Signal ausgelöst hat. Der Anhalteweg betrug ca. 190 m. Die Spitze der Komposition kam ca. 50 m nach der Weiche 21 (Beinahe Kollision) bei km 67.960 zum Stillstand. (siehe Anhang)

1.13 Befunde an den Fahrzeugen

Eine visuelle Kontrolle der Fahrzeuge durch den Untersuchungsleiter wurde nicht durchgeführt. Unmittelbar nach dem Ereignis hat sich der Unterzeichner mit dem Lokführer telefonisch unterhalten. Nach seinen Angaben haben alle technischen Einrichtungen des Zugs, insbesondere die Bremsen, korrekt funktioniert. Alle Bremsen sowie die Zugsicherung waren eingeschaltet.

1.14 Medizinische Feststellungen

In Bezug auf medizinische Beschwerden des Lokführers ist nichts bekannt. Der Lokführer fühlte sich bei Dienstantritt fit.

1.15 Besondere Untersuchungen

Keine.

1.16 Informationen über Organisation und Verfahren

Das Ereignis wird ebenfalls durch die internen Stellen der SBB untersucht.

2 BEURTEILUNG

2.1 Technisches

Sowohl die Schienenfahrzeuge als auch die Bahnsicherungsanlagen waren technisch in Ordnung.

2.2 Betriebliches

Beim Güterverkehr entstehen erfahrungsgemäss Verzögerungen, welche den Lokführern bekannt sind. Als Folge davon muss der Lokführer auch mit einem verspäteten Arbeitsschluss rechnen. Diesem Umstand muss Rechnung getragen werden.

3 SCHLUSSFOLGERUNGEN

3.1 Befunde

Erfahrungsgemäss führt ein Zeitdruck zu einer erhöhten Fehlerquote. Dies wird immer wieder bei Unfalluntersuchungen bestätigt.

3.2 Ursache

Selbst auferlegter Zeitdruck. Der Lokführer wollte unbedingt am Mittag wieder zurück in Erstfeld sein. Daher erklärt sich, dass er in Möhlin das „Warnung“ zeigende Ausfahrersignal quittiert aber die Bremsung nicht eingeleitet hat.

4 SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

Einbezug des Ereignisses in die Instruktion.

Die Untersuchung wurde vom Leiter der Unfalluntersuchungsstelle, Walter Kobelt, geführt.

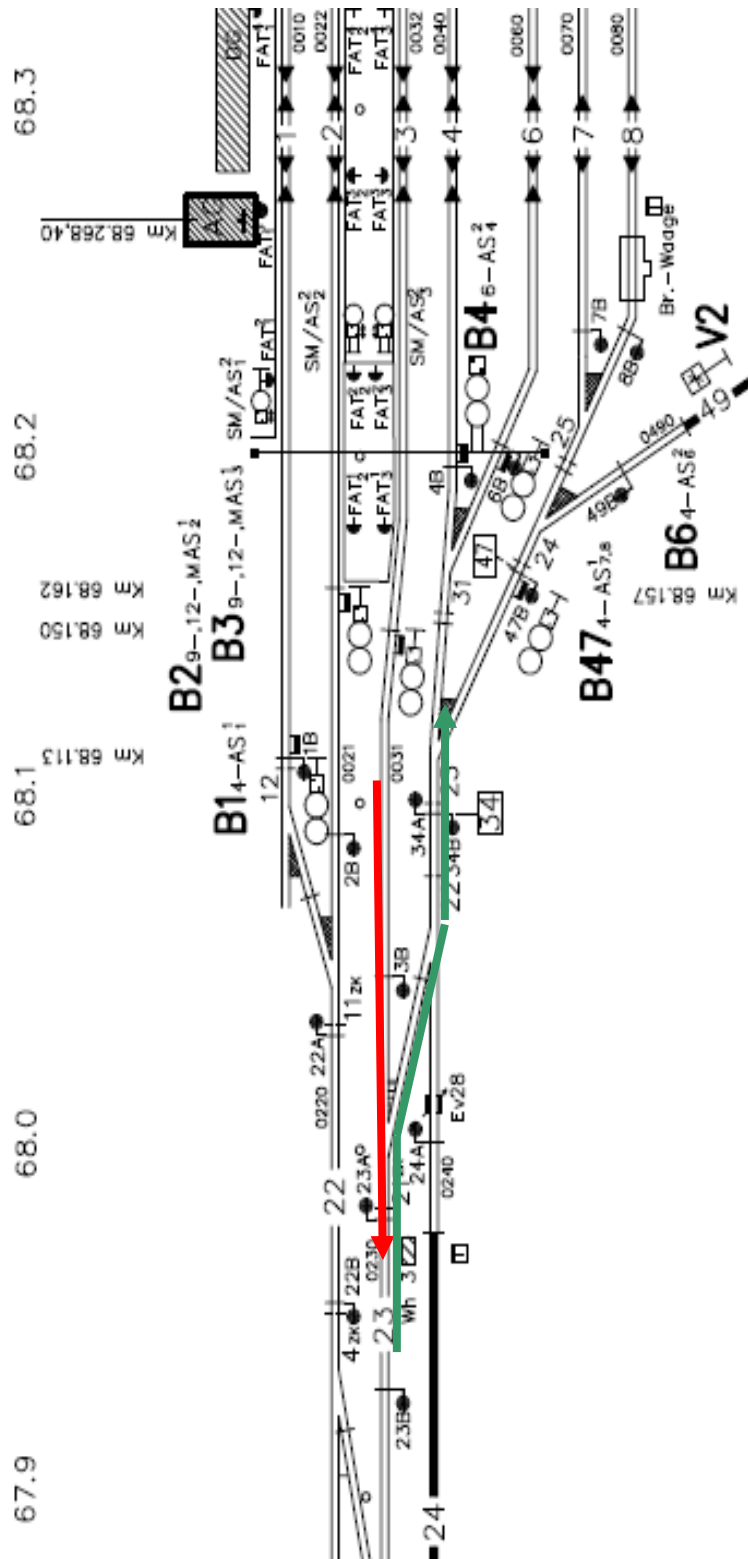
Bern, 11. Jan. 2010

Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe

W. Kobelt

Möhlin 1. September 2009

Anhang 1



Zug 69729

Zug 85714

Distanz Signal B3 bis zur Spitze Endlage 69729: ca. 190 m

Möhlín 1.9.2009

Anhang 2

Fahrdaten Re 11233

