

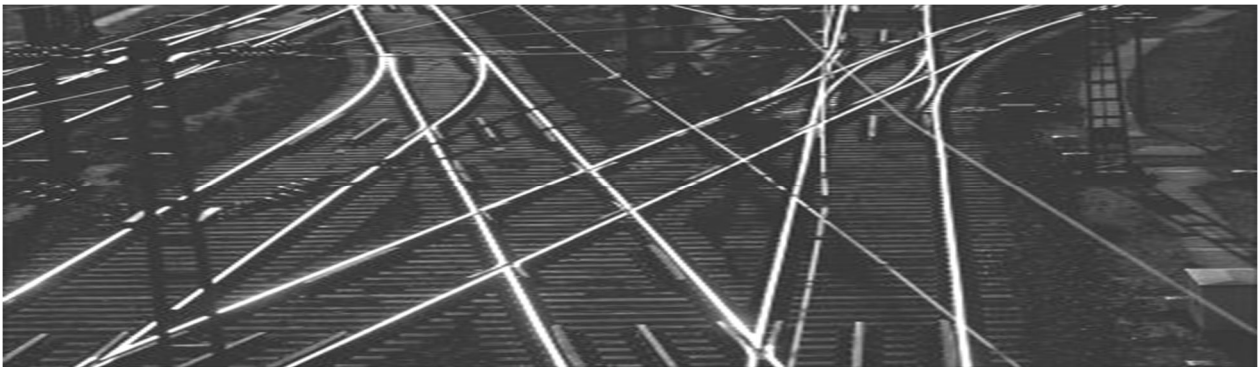


Untersuchungsbericht

Aktenzeichen: BEU-uu2018-10/002-3323

Stand: 31.03.2022 Version: 1.0

Erstveröffentlichung: 07.04.2022



Gefährliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb

Ereignisart:	Zugentgleisung
Datum:	01.10.2018
Zeit:	16:35 Uhr
Betriebsstelle:	Bf Duisburg-Wedau
Gleis:	4
Weiche:	05W12

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	2
2.3	Untersuchungsergebnisse	2
3	Bisher getroffene Maßnahmen	4

I. Änderungsverzeichnis:

Änderung	Stand

II. Abkürzungsverzeichnis:

BEU	Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung
Bf	Bahnhof
EU	Europäische Union
Fdl	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin
Ril	Richtlinie
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 (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 Richtlinie (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 01.10.2018 gegen 16:35 Uhr entgleiste auf dem Weg von Duisburg-Wedau nach Kinkempois (Belgien) der Güterzug DGS 48502 des Eisenbahnverkehrsunternehmens Lineas N. V. (Belgien) im Bahnhof (Bf) Duisburg-Wedau auf der Weiche 05W12 mit dem Triebfahrzeug (Tfz) und den ersten vier Wagen. Die Eisenbahninfrastruktur wird durch die DB Netz AG betrieben.

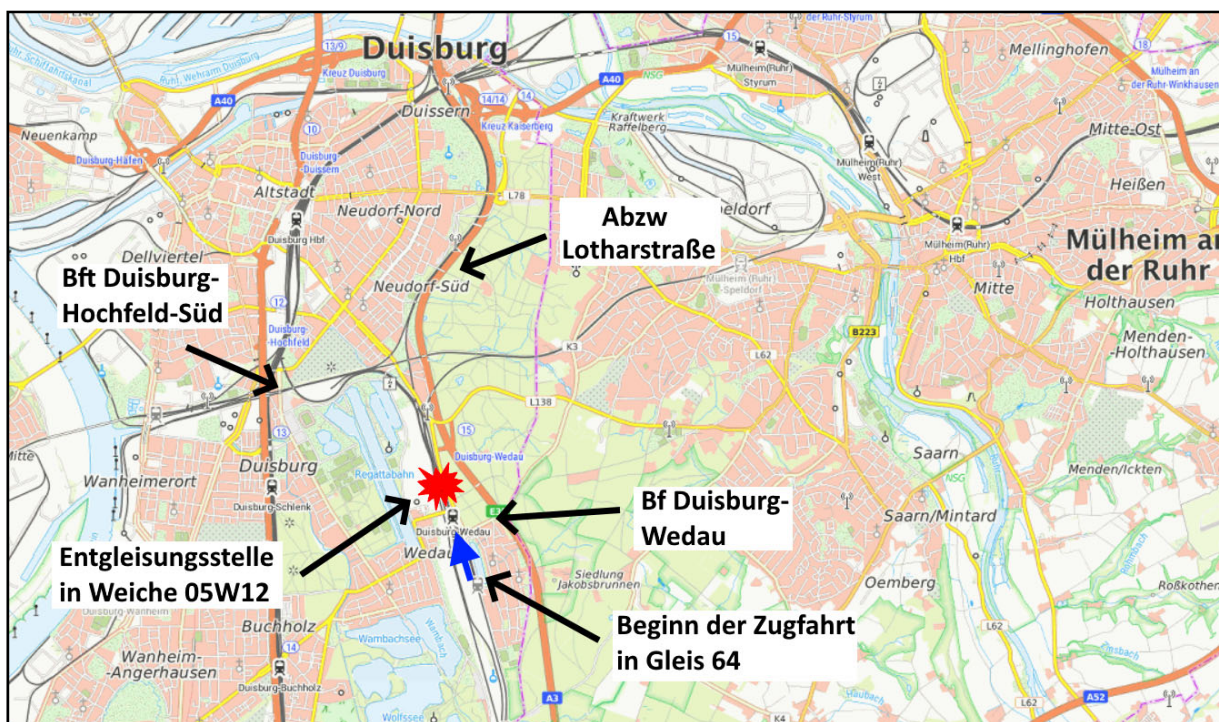


Abbildung 1: Lageplan¹

2.2 Folgen

Personen wurden weder getötet noch verletzt. An der Infrastruktur und den entgleisten Fahrzeugen entstanden Sachschäden. Die geschätzte Höhe der Sachschäden beläuft sich auf ca. 380.000 Euro.

2.3 Untersuchungsergebnisse

Die Entgleisung des Zuges DGS 48502 wurde durch einen Arbeitsfehler des zuständigen Fahrdienstleiters (Fdl) für Bf Duisburg-Wedau verursacht. Der Güterzug DGS 48502 sollte am

¹ Quelle: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE / BKG [2020], bearbeitet durch BEU

01.10.2018 von Duisburg-Wedau nach Kinkempois (Belgien) fahren. Nachdem der Triebfahrzeugführer (Tf) dem Fdl Duisburg-Wedau seinen in Gleis 64 stehenden Zug abfahrtsbereit gemeldet hatte, stellte der Fdl eine Fahrstraße für die Ausfahrt aus dem Bf Duisburg-Wedau ein. Hierbei bemerkte er zunächst nicht, dass er irrtümlich eine Fahrstraße eingestellt hatte, mit der der Zug in Richtung Abzweig Lotharstraße ausfuhr. Korrekt wäre die Fahrstraße in Richtung Duisburg-Hochfeld Süd gewesen. Unmittelbar nachdem der Tf wahrnahm, dass seine Zugfahrt mit der Fahrtstellung des Zwischensignals 04W63 zugelassen war, nahm er die Fahrt auf und beschleunigte seinen Zug. In der Zwischenzeit bemerkte der Fdl seinen Irrtum. Um die Fehlleitung des Zuges noch zu verhindern, sperrte er zunächst das wegen des belegten Blockabschnitts noch haltzeigende Ausfahrtsignal 05P3 und löste die Fahrstraße auf. Dabei wartete der Fdl nicht ab, bis der Zug vor dem Ausfahrtsignal 05P3 zum Stillstand gekommen war. Stattdessen begann er, die für den noch fahrenden Zug falsch eingestellte Ausfahrzugstraße regelwidrig aufzulösen. Folge dieses Handelns war, dass die Weiche 05W12 wegen einer programmierten Vorzugslage unmittelbar vor dem Tzf des DGS 48502 umlief. Daraufhin entgleiste das Tzf und die vier nachlaufenden Wagen. Der Fdl verstieß gegen die Grundsätze zum Auflösen von Zugstraßen (Ril. 408.0251 (4)) und gegen die Regeln zur Vermeidung von Fehlleitungen (Ril 408.0458 (1)).

Der Fdl hatte eine vergleichsweise kurze, fünfmonatige Funktionsausbildung zum Fahrdienstleiter absolviert. Bereits etwa acht Monate später erwarb er im Rahmen von Anpassungsfortbildungen die Berechtigung, seinen Dienst im ESTW zu versehen. Er erfüllte damit formal die Voraussetzungen, als Fdl Duisburg-Wedau tätig zu sein.

3 Bisher getroffene Maßnahmen

Nach diesem Ereignis setzte die DB Netz AG den Fdl nicht mehr als Mitarbeiter im Betriebsdienst ein.