

Zusammenfassung
Sicherheitsuntersuchungsbericht
Zusammenprall eines Güterzuges mit einem Straßenfahrzeug
an einem Bahnübergang
Aarschot - 20. Juni 2019

TABELLE DER VERSIONEN DES BERICHTS

<u>Versionsnummer</u>	<u>Grund der Überarbeitung</u>	<u>Datum</u>
1.0	Erste Version	02.07.2021

*Jegliche Verwendung dieses Berichts mit einem anderen Ziel als der Unfallverhütung - zum Beispiel zur Feststellung der Haftung - insbesondere individueller oder kollektiver Schuld - wäre eine vollständige Verzerrung der Ziele dieses Berichts, der zu seiner Zusammensetzung verwendeten Methoden, der Auswahl der gesammelten Fakten, der Art der gestellten Fragen und der sie organisierenden Ideen, zu denen der Begriff der Haftung unbekannt ist. Die Schlussfolgerungen, die daraus abgeleitet werden könnten, wären daher im wörtlichen Sinne missbräuchlich.
Im Falle eines Widerspruchs zwischen bestimmten Wörtern und Begriffen ist die niederländische Version maßgebend.*

1. ZUSAMMENFASSUNG

1.1. ART DES UNFALLS

Zusammenprall eines Güterzuges mit einem Straßenfahrzeug auf einem Bahnübergang.

1.2. DATUM UND ZEITPUNKT DES UNFALLS

20. Juni 2019, gegen 22.24 Uhr.

1.3. ORT DES UNFALLS

Linie 35 - Bahnübergang 99 (2. Kategorie, AP 86.958) Winterstraat in Langdorp.

1.4. ZUG

Z49514 (25 Güterwagen, 405 m, 451 Tonnen, Wagen des Eisenbahnunternehmens Crossrail, Aachen West – BP Geel, keine Gefahrgüter).

Zum Zeitpunkt des Unfalls wurde der Zug durch einen Hilfszug des Eisenbahnunternehmens Railtraxx gezogen.

1.5. PERSONENSCHADEN

Ein Insasse des betreffenden Straßenfahrzeugs verstarb und zwei Insassen wurden leicht verletzt.

1.6. FAKTEN

Das Eisenbahnunternehmen fährt mit dem Güterzug Z49514 in Richtung Aarschot auf Gleis B der Linie 35. Gegen 20.41 Uhr, in der Umgebung von Langdorp, treten am Güterzug Probleme mit der Traktion auf. Es gelingt dem Triebfahrzeugführer nicht, die Probleme zu lösen.

Die Blockstelle, Traffic Control und der Triebfahrzeugführer vereinbaren die Entsendung eines Hilfszuges. Der Hilfszug (eine Diesellokomotive des Eisenbahnunternehmens Railtraxx) fährt ab aus Hasselt und gelangt über Gleis B von Linie 35 zum Güterzug, um sich an das Zugende zu kuppeln.

Nachdem die Kupplung an den Hilfszug durchgeführt und der Zug abfahrbereit ist, erteilt die Blockstelle Aarschot eine Genehmigung zur Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit an den Triebfahrzeugführer des Eisenbahnunternehmens Railtraxx, für einen Abtransport in Falschfahrt. Die Kommunikation wird schriftlich festgehalten mithilfe des Formulars E377.

Der Triebfahrzeugführer fährt ab und auf der Höhe des dritten Bahnübergangs (Bahnübergang 99), bei dessen Überfahrt, prallt der Zug mit einem Kraftfahrzeug zusammen.

Der Triebfahrzeugführer führt eine Notbremsung aus und der Zug kommt 300 Meter abwärts vom Bahnübergang zum Stillstand. Der Triebfahrzeugführer löst einen Alarm per GSM-R aus.

1.7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Ursächliche Faktoren

Der Zusammenstoß eines Zuges mit einem Kraftfahrzeug auf einem Bahnübergang ist auf das verspätete Schließen der Schranken zurückzuführen. Die Fahrtrichtung des Zuges war in Fahrtrichtung, da aber der Gleisabschnitt besetzt war, erlaubten die Vorschriften keinen Fahrtrichtungswechsel (Sperrzustand).

Beitragende Faktoren

Beitragender Faktor 1:

An der Signalanlage von Aarschot waren bestimmte technische Eingriffe an den Relais R+ und R- noch nicht durchgeführt worden, wodurch ein grünes Signalbild in alle Richtungen angezeigt wurde.

Beitragender Faktor 2:

Zur Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit, hat der Regler das vorgesehene Sicherheitsverfahren nicht korrekt durchgeführt und hat die Fahrtätigkeit wiederaufnehmen lassen ohne den Befehl SF05 (ohne eine Verringerung der Geschwindigkeit und ohne akustische Signalgebung).

Beitragender Faktor 3:

Aufgrund der kurzen Ankündigungszone wurden die Schranken noch nicht aktiviert im Moment des Zusammenpralls.

Die roten Straßensignale und das akustische Signal waren sehr wohl in Betrieb, jedoch lediglich 2 Sekunden vor dem Zusammenstoß.

Systemische Faktoren

Die Maßnahmen, die nach dem Unfall bei Pécrot im Jahr 2001 getroffen wurden, wurden auf der Linie 35 von Aarschot noch nicht umgesetzt. Auf diese Weise sind noch 30 Gleisabschnitte über insgesamt 12 Eisenbahnlinien verteilt.



1.8. EMPFEHLUNGEN

Aufgrund der getroffenen oder laufenden Maßnahmen spricht die Untersuchungsstelle keine Empfehlungen aus nach dem Zusammenprall mit einem Straßenfahrzeug auf einem Bahnübergang am 20. Juni 2019.

Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -ereignisse
<http://www.usee.be>

