



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls oder schweren Vorfalles wurde eine summarische Untersuchung gemäss Art. 45 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) durchgeführt. Dieser Bericht wurde mit dem Ziel erstellt, dass aus dem vorliegenden Zwischenfall etwas gelernt werden kann.

Ereignis: Wagen entlaufen
Ereignisart: Beinaheunfall / Zuggefährdung
Ort, Datum und Zeit: Ermatingen (TG), 4. Juni 2016, 10:00 Uhr
Reg. Nr.: 2016060401
Verkehrsmittel: Bahn

Beteiligte Unternehmen:

Transportunternehmen: Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO)
Infrastrukturunternehmen: SBB AG, Infrastruktur
Weitere Unternehmen: Stiftung Museumsbahn Stein am Rhein – Etwilen – Hemishofen – Ramsen (SEHR)

Beteiligte Personen:

Lokführer, DVZO, Jahrgang 1971, Schweizer Staatsangehöriger
Begleiter, DVZO, Jahrgang 1955, Schweizer Staatsangehöriger
Mitarbeiterin Catering, DVZO, Jahrgang 1969, Schweizer Staatsangehörige
Fahrdienstleiter, SBB AG, Infrastruktur, Jahrgang 1981, Schweizer Staatsangehöriger

Beteiligte Fahrzeuge:

Be 4/4, DVZO
Zwei Reisezugwagen, SEHR und DVZO

Schäden:

Personen: Es gab keine Verletzten.
Verkehrsmittel: Es gab keine Schäden.
Infrastruktur: Es gab keine Schäden.

Hergang

Am 4. Juni 2016 um etwa 09:50 Uhr, nach Einfahrt eines Zuges auf Gleis 1 in Ermatingen, sollte die Lok abgehängt und die zwei Reisezugwagen via Gleis 2 umfahren werden. Anschliessend sollte die Komposition bis zur Rückfahrt um 14:30 Uhr dort abgestellt werden.

Nach dem Stillstand des Zuges löste der Lokführer die Bremsen des Zuges und sicherte die Lok mit der Rangierbremse. Er schaltete die Lok aus und senkte den Stromabnehmer zum Entkuppeln der Zugsammelschiene. Der Begleiter trennte die Kuppelstelle zwischen der Lok und dem ersten Wagen. Als Erstes trennte er die Zugsammelschiene, trat zwischen die Puffer und schloss die Hauptleitung indem er gleichzeitig beide Absperrhähne betätigte. Die Hauptleitung der Wagen wurde nicht entleert, die Handbremse wurde nicht angezogen und es wurde kein Hemmschuh unterlegt.

Nach dem Abkuppeln verlangte der Lokführer über eine Mobiltelefonverbindung beim Fahrdienstleiter eine Fahrstrasse von Gleis 1 ins „Tägerwilergleis“. Die vom Fahrdienstleiter erhaltene Zustimmung leitete er über ein Funkgerät an den Begleiter weiter, worauf dieser ihm den Fahrbefehl ins „Tägerwilergleis“ erteilte. Die Telefonverbindung zum Fahrdienstleiter blieb dabei immer bestehen. Als der Lokführer im „Tägerwilergleis“ angehalten hatte, verlangte er eine Fahrstrasse vom „Tägerwilergleis“ über das Gleis 2 in das „Mannebachergleis“. Nach dem Ansteuern der Barrierenanlage erteilte der Fahrdienstleiter die Zustimmung.

Nachdem der Lokführer die Zustimmung des Fahrdienstleiters wiederum dem Begleiter mitgeteilt hatte, erteilte dieser den Fahrbefehl. Nach dem Wegfahren der Lok begannen die Wagen selbständig wegzurollen. Während der Fahrt über Gleis 2 bemerkte der Lokführer die ihm auf Gleis 1 entgegenrollenden Wagen, hielt seine Lok unverzüglich an, stieg ab, rannte den Wagen hinterher und versuchte auf das hinterste Trittbrett zu steigen. Die Griffstangen konnte er zwar kurz festhalten, musste aber infolge der zunehmenden Geschwindigkeit wieder loslassen und die Wagen rollen lassen.

Die Wagen entliefen in Richtung Tägerwilen-Gottlieben. Sie befuhren zuerst den noch geschlossenen Bahnübergang Hofackerstrasse, dann die in ablenkender Stellung stehende Weiche 7, schnitten die Weiche 8 auf, überfuhren den offenen Bahnübergang Riedstrasse und gelangten auf das Streckengleis nach Tägerwilen-Gottlieben. Der Fahrdienstleiter bemerkte die entlaufenen Wagen über die Rückmeldungen des Stellwerks. Daraufhin schloss er die den entlaufenen Wagen vorausliegenden Barrierenanlagen.

Während dieser Vorgänge fragte der Lokführer beim Begleiter nach, ob sich noch jemand auf dem Zug befinde, der die Notbremse betätigen könne. Dieser bejahte und wählte daraufhin die Handynummer der Mitarbeiterin Catering. Er forderte sie auf unverzüglich die Notbremse zu betätigen. Durch das Ziehen der Notbremse kam die Wagengruppe zum Stehen.

Nach erneuter Verbindungsaufnahme des Lokführers mit dem Fahrdienstleiter wurde vereinbart, die aufgeschnittene Weiche zu kontrollieren, das Streckengleis von Ermatingen nach Tägerwilen-Gottlieben zu sperren und mit der Lok die Wagen zurück nach Ermatingen zu holen.

Feststellungen

Eine Kontrolle der beiden Wagen sowie der Lok ergaben keine technischen Unstimmigkeiten in Bezug auf die Funktion der Bremsen.

Ein selbständiges Wegrollen von Wagen erfolgt ab einem Gefälle von etwa 3 bis 4 ‰. Gemäss Betriebsvorschriften des DVZO muss zum Sichern von Fahrzeugen generell die Handbremse angezogen und nach Möglichkeit zusätzlich die Luftbremse durch Öffnen des Luftabsperrhahns betätigt werden. Ab einem Gefälle von 2 ‰ muss zusätzlich ein Hemmschuh unterlegt werden.

Der Lokführer hatte nach dem Halt des Zuges im Gleis 1 die Bremsen der Wagen gelöst. Durch das gleichzeitige Schliessen der Luftabsperrhähne zur Hauptleitung während des Entkuppungsvorgangs oder weil der Hahn des Wagens einen kurzen Moment früher geschlossen wurde, sank der Druck in der Hauptleitung der Wagen nicht ab und es folgte weiterhin keine Bremsung der Wagen. Es wurde entgegen der Regelung der DVZO weder eine Handbremse angezogen noch die Wagen in anderer Weise gegen das Wegrollen gesichert.

Nach dem Aushängen der Kupplung standen die zwei Reisezugwagen folglich ungebremst im Gleis 1.

Die folgenden Unstimmigkeiten wurden an den Fahrzeugen festgestellt, hatten aber keinen Einfluss auf den Zwischenfall:

- Beim Wagen war die Nummer SR 50 48 89-35 426-3 falsch angeschrieben. Die „48“ ist die frühere Zuordnungsziffer der Südostbahn (SOB) und müsste durch eine „85“ ersetzt werden. Im Eisenbahnfahrzeugregister (National Vehicle Register NVR) war der Wagen weder unter der falschen Nummer noch unter der korrigierten Nummer 50 85 89-35 426-7 zu finden. Gemäss Aussage von Vertretern der DVZO sollte der Wagen sowohl im NVR eingetragen als auch in der Sicherheitsbescheinigung (SiBe) aufgeführt sein. Mit der angeschriebenen Nummer ist dies aber nicht möglich.
- Die Nummer des Wagens BC 55 85 29-03 521-1 war zwar vollständig, die angeschriebene Eigentumsbezeichnung stimmte mit den Angaben der Befragten nicht überein. Angeschrieben war BD&S, Eigentümerin ist aber SEHR&RS.
- Der Luftschlauch zum Drehgestell Seite II des Wagens BC 55 85 29-03 521-1 war nur behelfsmässig repariert.
- Die verbauten Luftabsperrhähne entsprachen nicht mehr den Normen, waren aber dicht.
- Die Lok machte einen gepflegten Eindruck, wobei auch hier der Hinweis auf das Revisionsdatum und einen Teil der technischen Anschriften fehlten. Da der Anstrich erst kürzlich erneuert wurde, sind diese laut Aussage von Vertretern der DVZO noch nicht vollständig.

Schlussfolgerung

Die SUST kommt zum Schluss, dass das Wegrollen von zwei Reisezugwagen am 4. Juni 2016 von Ermatingen nach Tägerwilen-Gottlieben auf das Nichteinhalten bestehender Bremsvorschriften zurückzuführen ist. Die SUST verzichtet gestützt auf Art. 29 Abs. 1 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) auf weitere Untersuchungshandlungen und schliesst die Untersuchung gem. Art. 45 VSZV mit diesem summarischen Bericht ab.

Bern, 01.12.2016

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle