

<http://www.swr.de/nachrichten/bw/freiburg/-/id=1552/nid=1552/did=8317538/zhb977/index.html>

**SWR** Letzte Änderung am: 13.07.2011, 17.18 Uhr

Müllheim

## Zugunglück hätte verhindert werden können

Ein Schaden an der Achse eines mit Gefahrgut beladenen Güterwaggons, der schon kilometerweit vor der Unfallstelle eintrat, ist nach hoher Wahrscheinlichkeit die Ursache des schweren Zugunglücks im Müllheimer Bahnhof am 20. Mai dieses Jahres.



[Zugunglück im Müllheimer Bahnhof hätte verhindert werden können\\_SWR Landesschau aktuell \(1:12 min\)](#)

Nach SWR-Recherchen wurde durch die beschädigte Achse 13 Kilometer vor der Unfallstelle das im Gleisbett der Rheintalbahn verlegte elektronische Leitsystem der Bahn, der sogenannte Linienleiter, zerstört. Die Bahn ließ den Zug dennoch weiterfahren.

Der Ausfall des Linienleiters wurde sowohl vom Lokführer des Unglückszuges als auch im Computersystem der Bahn registriert. Es wurden daraus aber keine Konsequenzen gezogen, außer dass der Zug sich bei der Weiterfahrt an die normale Signalisierung der Strecke hielt. Die Zerstörung des Linienleiters durch einen defekten Radsatz eines Waggons in dem verunglückten Güterzug bestätigte der mit dem Unglück befasste Regierungsamtsrat Hartmut Doll von der Eisenbahn-Unfall-Untersuchungsstelle des Bundes (EBU) gegenüber dem SWR. Seit heute Nachmittag gibt es auch eine Bestätigung der Staatsanwaltschaft Freiburg, für die neben der EBU auch ein unabhängiger Gutachter das Unglück untersucht.

**Aufschlagender Radsatz hinterlässt Spuren auf Gleisen**

Nach der Beschädigung des Linienleiters um 12.52 Uhr fuhr der Güterzug mit etwa 100 Stundenkilometern noch sieben Minuten weiter bis zur Einfahrt in den Bahnhof Müllheim, wo sich das Unglück dann um 12.59 Uhr ereignete. Der mit gefährlicher Fracht beladene Zug durchquerte zuvor noch ohne Folgen Bad Krozingen und überfuhr einige Weichen. **Erst die Weiche bei Müllheim wurde dem Zug zum Verhängnis:** der 19. Waggon mit dem Schaden am Radsatz sprang aus den Schienen, die Verbindung zum vorderen Zugteil riss ab, alle nachfolgenden **Waggons entgleisten und wurden zum Teil durch die Luft katapultiert.** Mehrere Waggons landeten auf dem nördlichen Teil des Müllheimer Bahnsteigs, einer riss die Oberleitung herunter. **Zum Glück waren keine Menschen in diesem Bereich des Bahnsteigs – das Unglück hätte verheerende Folgen haben können.**



Entgleister Güterzug

Später stellten Ermittler fest, dass der aus Achse und Rädern bestehende Radsatz des 19. Waggons über 13 Kilometer auf jede Schwelle des Gleiskörpers schlug und dabei sichtbare Einschläge hinterließ. So ein Einschlag war nach SWR-Informationen auch an einer Weiche in Bad Krozingen zu beobachten. Zwei Radsätze sind am vergangenen Montag zu einer metallurgischen Untersuchung verschickt worden, deren Ergebnis noch nicht vorliegt.

#### **Weiterfahrt des Zuges durch Bahnvorschriften gedeckt**

Dass der Zug trotz Ausfall des Linienleiters seine Fahrt fortsetzte, ist nach Angaben von Doll von den Vorschriften der Bahn gedeckt. Eine Beschädigung des Linienleiters werde erst dann genauer untersucht, wenn zwei weitere Züge bei Überfahrt der Schadstelle den Ausfall registriert hätten. Dies wird damit begründet, dass häufig lediglich eine Störung der Funkübertragung vom Linienleiter zum Lokführer gegeben sei. Ob der Lokführer des verunglückten Güterzugs nach dem Ausfall des Linienleiters über Zugfunk Kontakt zur Fahrdienstleitung gehabt hatte, war Doll nicht bekannt. Dies müsse noch geprüft werden. Den Ausfall des Linienleiters hat aber auch ein Computersystem der Bahn in Leutersberg bei Freiburg St. Georgen registriert, ohne dass es zu Reaktionen gekommen ist.

Für Experten ist klar: Eine sofortige Überprüfung des Güterzuges nach der Beschädigung des Linienleiters südlich von Leutersberg hätte das Unglück im Bahnhof Müllheim verhindert.

#### **Kommentar A. Künstle**

Mittwoch, 13. Juli 2011 20:06

Guten Tag,

nachfolgend die Hintergründe des Müllheimer Zugunglücks. Warum ich das auch an die IGEL-Vertreter weiterleite liegt am Stellwerk **Leutersberg**. Auch dieses registrierte den Ausfall des Linienleiters (des CIR-Elke-Kabels auf der Gleismitte), und der Schaden auslösende Güterzug durfte trotzdem weiter fahren.

Was man aber zu Leutersberg auch wissen sollte: In vielen Nächten unterbleibt die personelle Besetzung von Leutersberg aus Kostengründen. Dann müssen alle Züge statt über die Güterumfahrung mitten durch Freiburg fahren. Diese Information habe ich von einem, der den Bahnbetrieb sehr gut kennt.

Viele Grüße

Albrecht Künstle

Feldbergstr.18, 79336 Herbolzheim  
Tel. 07643 / 6110, 0174 28 11 434