

SBB-Zugbegleiter wird in Tür eingeklemmt und stirbt

Bei einem tragischen Arbeitsunfall ist in der Nacht auf Sonntag bei der Zugsabfertigung eines Interregios in Baden AG ein 54-jähriger Chef Kundenbegleitung tödlich verletzt worden. Der genaue Unfallhergang wird untersucht. Die Leitung von SBB Personenverkehr habe unabhängig von den kommenden Untersuchungsergebnissen entschieden, die Abfertigungsprozesse sofort zu überprüfen, schreiben die SBB in ihrem Medienblog. Auch würden die Wagentüren des entsprechenden Zugtyps einer vertieften Nachkontrolle unterzogen. Es handelt sich gemäss SBB-Medienstelle um den sogenannten einstöckigen Einheitswagen IV ohne Niederflureinstieg.

Die unabhängige Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) und die entsprechenden Stellen der SBB leiteten Untersuchungen ein. Aussagen zum genauen Unfallhergang sind gemäss SBB derzeit noch nicht möglich. «Der Vorfall trifft uns sehr und verpflichtet uns weiter, bei der Sicherheit keine Kompromisse einzugehen», schreiben die SBB.

Lokführer bemerkte den Unfall nicht

Gemäss [blick.ch](#) sei der 54-Jährige mehrere Kilometer mitgeschleift worden. Der tragische Vorfall hätte sich beim fünftletzten Wagen zugetragen. «Das Einklemmschutzsystem hat an dieser Tür versagt. Somit wurde die Schliesskraft nicht deaktiviert – und die Türflügel trafen den Mann mit voller Wucht. Das haben die Spuren am Sonntagmorgen ergeben», wird Philippe Thürler von der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust) zitiert.

Der Lokführer selbst habe den Unfall offenbar nicht bemerkt. Er sei losgefahren, als das Lämpchen im Führerstand erlosch; dieses zeige an, ob eine Tür offen sei. Passanten hätten am Badener Bahnhof den Vorfall bemerkt und sofort die SBB alarmiert, schreibt [blick.ch](#) weiter. Laut Türler habe der Zug erst angehalten, als der Lokführer von der Betriebsstelle informiert worden sei. (red/sda)

https://www.sust.admin.ch/inhalte/BS/2019080401_VB_Baden.pdf Vorbericht

Ereignis	Tödlicher Arbeitsunfall eines Zugchefs
Ereignisart	Arbeitsunfall
Ort, Datum, Zeit	Baden (AG), 4. August 2019, ca. 00:10 Uhr
Reg.-Nr.	2019080401
Verkehrsmittel	Eisenbahn
Beteiligte Unternehmen	
Eisenbahnverkehrsunternehmen	SBB Personenverkehr AG (SBB-P), Bern
Infrastrukturbetreiberin	SBB AG Infrastruktur (SBB-I), Bern
Beteiligte Personen	Lokführer SBB-P Zugchef SBB-P
Beteiligte Fahrzeuge	Pendelzug: Lokomotive Re 460, 9 Mittelwagen und ein Steuerwagen Typ EW IV
Schäden	
Personen	Der Zugchef wurde tödlich verletzt.
Verkehrsmittel	
Infrastruktur	
Kurzbeschreibung	Am Sonntag 4. August 2019 wurde der Zugchef des Zuges IR1893 bei Abfahrt aus dem Bahnhof Baden bei der Türschliessung in einer Tür eingeklemmt und mitgeschleift.

Im Tages-Anzeiger vom 9.8. wird auch der von einem Einklemmvorgang mitgerissenen Postbelader Simon Gerber erwähnt.

Gerber wurde allerdings mit dem Arm weiter oben auf Ebene des Postwagens / Plattform eingeklemmt, hat sich lange noch halten können, (SUVA-Zeitung) an beiden Füßen stark verletzt, überlebte.

Position der Lock vor dem Ausfahrtsignal:



„Gut 250 Meter lang ist der Interregio 1893 in dieser Nacht. Zehn Wagen hängen an der Lokomotive, als der Zug am vergangenen Sonntag, kurz nach Mitternacht, aus dem Badener Bahnhof rollt. Am fünften dieser Wagen, Typ EW IV, spielt sich nun ein Drama ab.

Der Zugchef, ein 54 Jahre alter Mann, der schon seit Jahrzehnten mit den SBB-Zügen durchs Land fährt, wird von einer der Türen eingeklemmt. Der Zug startet trotzdem. Und schleift den Zugchef mit. Im Bahnhof Baden beobachten das Passanten. Sie alarmieren die Polizei, welche die Betriebsleitstelle der SBB alarmiert. Schliesslich hält der Zug auf offener Strecke, doch für den Zugchef kommt jede Hilfe zu spät: Er wird tödlich verletzt.“

<https://www.tagblatt.ch/schweiz/das-raetsel-von-baden-wieso-hat-das-schutzsystem-versagt-ld.1141735>

Überlegungen zum Einfluss von Elektromog im Unfallgeschehen:

Der EW 4 ist 24.6 m lang, die Personenwagen zusammen somit 246 m.

Die Mitte des Zuges, wo der Zugführer beim Wagen 6/ hintere Türe abfertigte, ist somit auch die Perronmitte, was punkto Übersicht in die Unterführung Sinn macht.

Der Zugbegleiter wurde in diesem Fall vermutlich auf einer tieferen Lage – eventuell auch noch auf dem Perron stehend - ergriffen und so mitgeschleift.

Die Frage, warum er überhaupt so spät einsteigen wollte, wurde nicht gestellt.

Ablauf der Abfertigung

Offenbar sollte die betreffende Türe beim Geben des Abfahr-Signals vorher durch den Zugbegleiter blockiert werden, die anderen Türen können schliessen. Dies macht er erfahrungsgemäss erst nachdem der Passagierwechsel fast abgeschlossen ist, also auf dem Perron stehend.

Wer das allgemeine Schliess-Signal gegeben hat, ist nicht bekannt, der Lokomotivführer wäre dafür zuständig.

Das Abfertigungssignal wird heute nicht mehr mechanisch, sondern wie auch schon gesehen, per Winken (optisch) oder per Funk (handy, sms) mitgeteilt.

Der Zugbegleiter steigt dann umgehend ein, der Lokführer beginnt zu beschleunigen.

Die gesperrte Türe wird dann vom Zugbegleiter mit dem Schlüssel auf der letzten Stufe stehend deblockiert und schliesst dann wie gewohnt langsam - während der Beschleunigung des Zuges.

Es ist darum berechtigt, anzunehmen:

1. dass der Zugführer die **Blockade** seiner Türe **nicht** vorgenommen hat, sie vergessen ging.
- oder
2. dass der Zugführer nicht rechtzeitig eingestiegen ist - oder beim Einsteigen gestolpert sein könnte.

Die Fehlfunktion des Schliessmechanismus (Wiederöffnung nach Belastung der Sensorik über einem bestimmten Druckmass) und somit Freigabe des eingeklemmten Körperteils könnte ein weiterer Zufall sein.

In der Perronmitte stehen bei vergleichbaren Bahnhöfen heute in der Regel Wlan-Sender, dies wurde auf Perron 1 auf gleicher Höhe ursprünglich gemessen.

Auf Perron 2 in der Nähe der Treppe ist kein Wlan, aber der Einfluss des Senders Postrasse vorhanden:

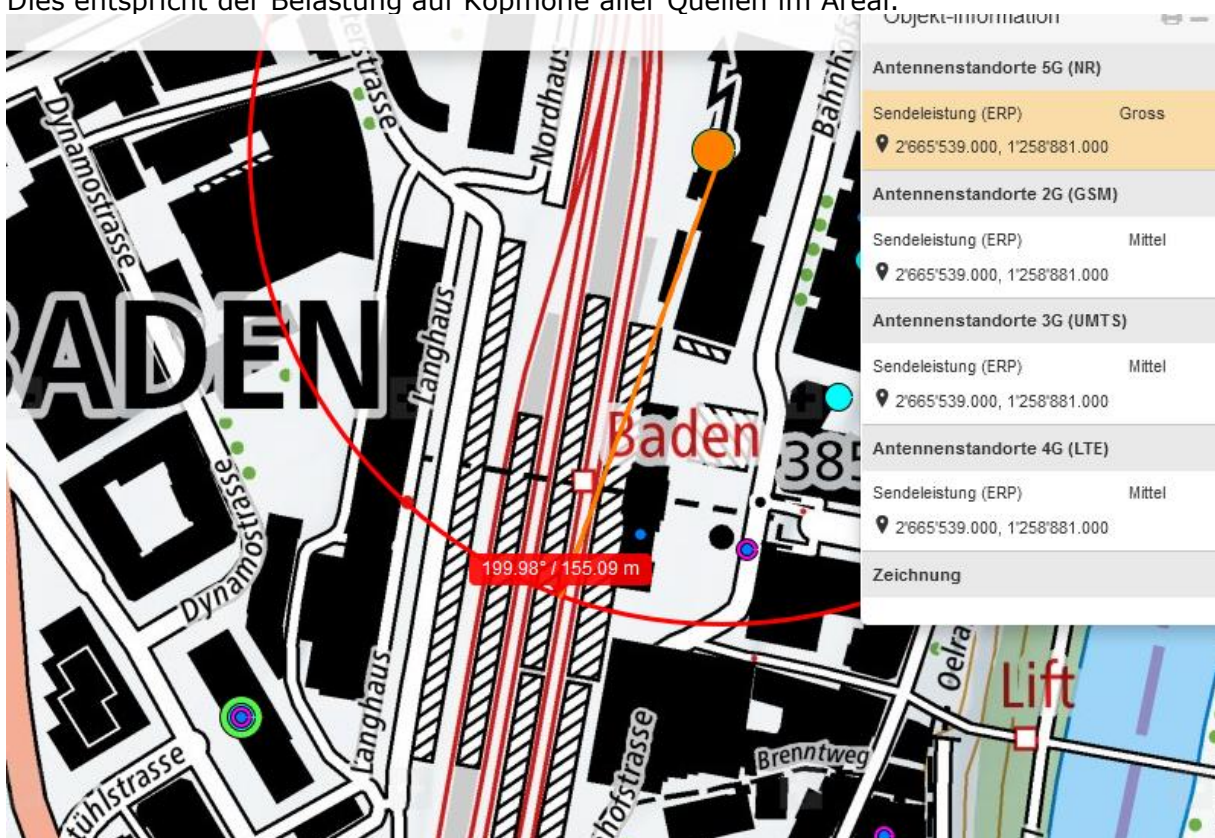


Messung am 6.2.21, 13:00

Hier ist aufgrund der reflexiven Umgebung die omnidirektionale Messung wichtiger:



Dies entspricht der Belastung auf Kopfhöhe aller Quellen im Areal.



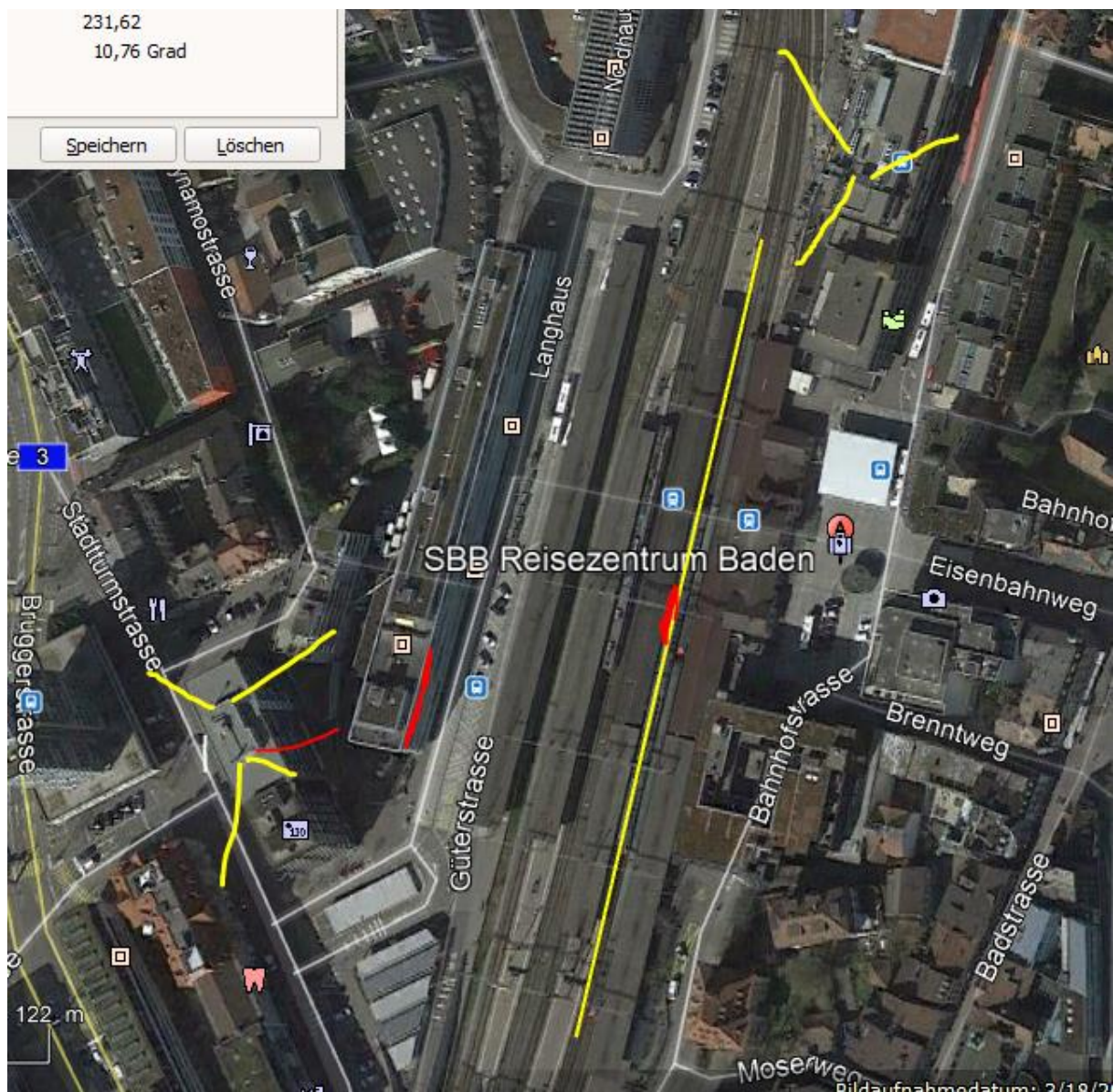
1.12 Medizinische Abklärungen

Beim verstorbenen Zugchef wurde eine Autopsie durchgeführt. Nach den Ergebnissen der rechtsmedizinischen Untersuchungen des 54 Jahre alt gewordenen Zugchefs erklärt sich der Tod durch ein schwerstes, vorwiegend stumpfes Polytrauma mit konsekutivem Verbluten nach aussen auf nichtnatürliche Weise.

Die toxikologische Untersuchung ergab keine Hinweise auf das Vorhandensein von Trinkalkohol, gängigen Drogen- oder Medikamentenwirkstoffen.

Krankhafte vorbestehende Organbefunde, welchen eine konkurrierende todesursächliche Bedeutung zukommt, waren nicht nachweisbar.

Der Lokomotivführer **hat auf die Perronmitte bei Gleis 2 Sicht**, wenn er den Zug wie üblich vor dem Signal stoppte – die Lok und sicher ein Wagen sind leicht abgedreht:



Der Sender südöstlich wird von der Gebäudekante abgeschirmt.

Aus dem Schlussbericht der Untersuchung:

„Ursache

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass sich die Tür 4 aufgrund des blockierten Endschal-ters «Pb 7» fälschlicherweise unmittelbar nach dem Erteilen des UIC-Türschliessbefehls durch den Zugchef schloss. Weil der Einklemmschutz nicht funktionierte, wurde der Zugchef beim Schliessvorgang mit dem linken Arm in der Tür eingeklemmt. Durch den blockierten Endschalter «Pb 7» wurde die Tür dem Lokführer permanent als «geschlossen» gemeldet. Als die Türkontrolllampe im Führerstand erloschen war, fuhr der Lokführer los. Der in der Tür 4 des fünftletzten Wagens eingeklemmte Zugchef wurde mitgeschleift und dabei tödlich verletzt. Zum Unfall hat beigetragen: Der Abfahrtprozess, der den Versand der Abfahrerlaubnis per SMS vorschrieb, bevor der Zugchef in den Wagen eingestiegen war.“

https://www.sust.admin.ch/inhalte/BS/2019080401_SB_Baden_D.pdf

Da diese Komposition in der gleichen Zusammenstellung viele Male an der gleichen Stelle abgefertigt wurde, kann eine weitere Ursache durchaus auch in der Belastung durch die an dieser Stelle vorhandenen Funkstrahlung und der vorgerückten Stunde, und auch der individuellen Befindlichkeit des Verunglückten liegen.

Strahlenbelastung kann beispielsweise durch Beeinflussung der Calciumionen im Gehirn neurologische, motorische und/oder visuelle Beeinträchtigungen hervorrufen.

Zum Verständnis der neurologisch/medizinischen Abläufe bei solchen Unfällen:

Niels Kuster et al. **NFP 57** http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/nfp/nfp57/nfp57_synthese_d.pdf
[Mobilfunk bewirkt Veränderungen der Hirnströme](#)

«Der unklare Unfall in der Verkehrsmedizin» (AGU-Seminar 2015) Dr. Ulfert Grimm Fachbereich Verkehrsmedizin Institut für Rechtsmedizin St.Gallen <http://aqu.ch/1.0/pdf/aqu-seminar15.pdf>

«Wirkungen des Mobil- und Kommunikationsfunks» Eine Schriftenreihe der Kompetenzinitiative zum Schutz von Mensch, Umwelt und Demokratie e.V.
<https://www.diagnose-funk.org/publikationen/dokumente-downloads/kompetenzinitiative-broschuerenreihe>

Wirkungen von Elektromog auf Verkehrsunfälle: <https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/studie>

Zum Thema Herzrhythmus hat Prof. Magda Havas, Trent University, publiziert <https://magdahavas.com/pick-of-the-week-24-microwave-radiation-affects-the-heart/>

Hochspannungsleitungen und Magnetfelder am Boden: <http://people.ee.ethz.ch/~pascal/Hochspann/BBoden.gif>

Hansueli Stettler.Bauökologie.Funkmesstechnik.Lindenstrasse 132.9016 St.Gallen.www.hansuelistettler.ch.info@hansuelistettler.ch

**Die hier noch folgenden Messungen erfolgten im September 2019
irrtümlicherweise auf Perron 1 statt 2.**

**Sie zeigen demzufolge exemplarisch die Belastung an einem bestimmten
zentralen Punkt auf einem SBB-Perron vor allem durch SBB-Kleinsender auf, da
das Dach mit Blech eingedeckt ist.**

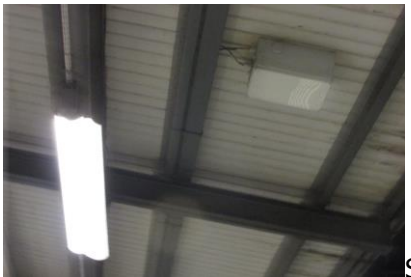


Messung bei den Monitoren der Überwachungskameras

(oberes Bild)

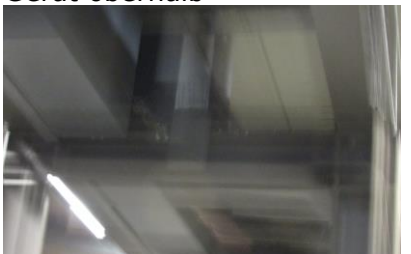


3m daneben entsteht ein hot-spot



Senderähnliches, mit abgeschirmten Kabeln erschlossenes

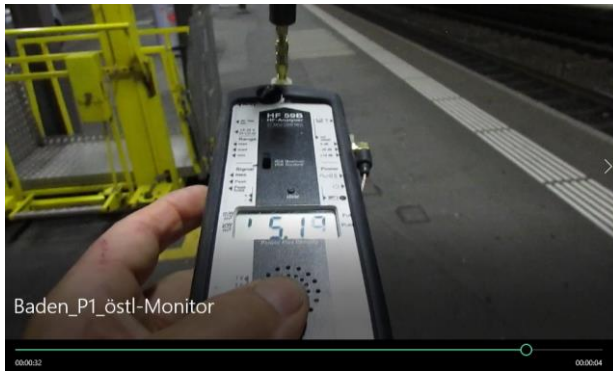
Gerät oberhalb



Perron-Wlan der SBB oberhalb



Auf dem Film vom 5.9.19 ist auf dem Gang vom Westende des Perrons 1 eine Steigerung der Werte bis auf 1.84mW/m^2 (auf der Höhe der Monitore) zu beobachten. Daneben, auf der Fläche, die vermutlich ein in der Mitte einsteigender Zugbegleiter vor dem letzten Blick nach vorn und hinten benützt, ist ein noch höherer Wert von 5.18mW/m^2 zu finden:



Bei Bedingungen **weit unterhalb dieses Werts** sind im Lauf dieser Untersuchung viele Befindlichkeitsstörungen aufgetreten.