

## Zürich 5: Zwei Gleisarbeiter bei Bahnunfall verletzt

Am späten Mittwochabend (10.01.2024) sind bei einem Bahnunfall auf dem Wipkinger-Viadukt zwei Gleisarbeiter verletzt worden.



Kurz nach 22.30 Uhr setzte sich aus derzeit unbekanntem Grund beim Nordportal des Wipkinger-Bahntunnels ein abgestellter Bauzug in Bewegung und rollte auf dem gesperrten Streckenabschnitt Richtung Zürich Hauptbahnhof. Auf dem Bahnviadukt kollidierte die Komposition mit einem Gleisbagger. Zwei Gleisarbeiter, die im Bereich des Baggers arbeiteten, wurden schwer verletzt. Die beiden Männer im Alter von 31 und 42 Jahren wurden mit Rettungsfahrzeugen in ein Spital transportiert. An den Baufahrzeugen entstand Sachschaden von mehreren 100'000 Franken.

Der genaue Unfallhergang ist noch unklar und wird durch die Kantonspolizei Zürich in Zusammenarbeit mit der Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis sowie der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST untersucht. Spezialisten des Unfalltechnischen Dienstes der Stadtpolizei Zürich sowie das Forensische Institut führten die Spurensicherung am Unfallort durch. Der betroffene Bahnabschnitt war wegen Bauarbeiten gesperrt. Darum kam es wegen des Unfalls zu geringen Einschränkungen im Bahnverkehr.

Zusammen mit der Kantonspolizei Zürich standen die Stadtpolizei Zürich, das Forensische Institut Zürich FOR, ein Lösch- und Rettungszug der SBB, zwei Rettungsfahrzeuge mit Notarzt sowie die Berufsfeuerwehr von Schutz & Rettung Zürich im Einsatz.

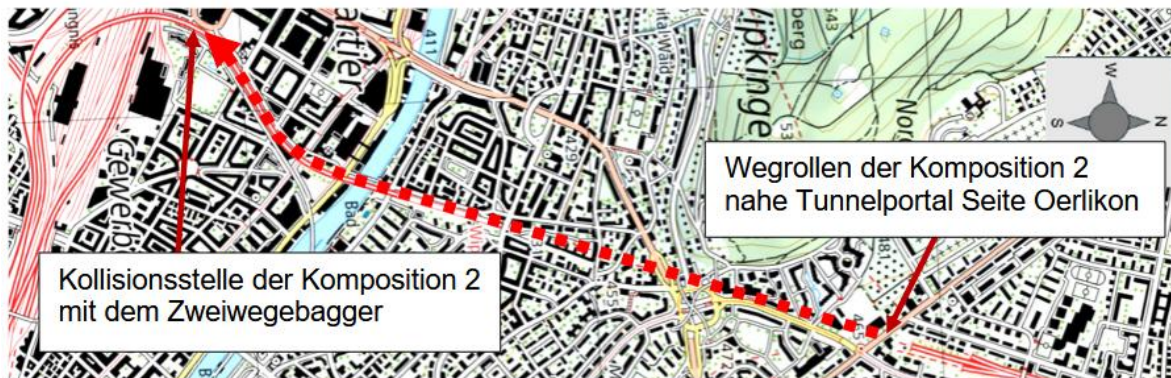
[https://www.zh.ch/de/news-uebersicht/medienmitteilungen/2023/01/240111b\\_zuerich\\_bahnunfall.html](https://www.zh.ch/de/news-uebersicht/medienmitteilungen/2023/01/240111b_zuerich_bahnunfall.html)

## Elektrosmog im Unfallablauf

Die Sust hat am 12.11.2024 den Schlussbericht veröffentlicht

[https://www.sust.admin.ch/inhalte/BS/2024011001\\_Zuerich\\_SB\\_D.pdf](https://www.sust.admin.ch/inhalte/BS/2024011001_Zuerich_SB_D.pdf)

**Kurzfassung:** der Unfall entstand, weil zwei dreiteilige Bauzüge nahe zusammen stationiert auf Seite Oerlikon im Tunnel standen und zeitlich früher als vorgesehen vorbereitet wurden für den Transport nach Wallisellen. Es wurde übersehen, dass keine Koppelung zwischen den beiden Zügen bestand.



**Abbildung 3:** Rollweg der Komposition 2 vom Abstellort beim Tunnelportal Oerlikon bis zur Kollision auf dem Wipkingerviadukt (gestrichelter roter Pfeil).

Der zweite Zug war dadurch nicht angekoppelt, der Kontrollgang durch den zuständigen Rangierleiter war hindernisreich, weil die Strecke auf der zugänglichen Seite (Tunnelwand, anderes Gleis befahren) durch Materialien verstellt gewesen sei.

Auszüge aus dem Bericht der SUST:



**Abbildung 11:** Hindernisse auf dem Bankett bei der Stelle zwischen Komposition 1 (im Bild) und Komposition 2 (nicht im Bild, weggerollt): Betonkübel, Kabel, Bretter.



**Abbildung 8:** Bankett an der Tunnelwand als Gehweg, mit Hindernissen belegt und enge Platzverhältnisse.

### **Schlussfolgerung**

Das Wegrollen von Baudienstfahrzeugen mit anschliessender Kollision mit einem Bagger am 10. Januar 2024 in Zürich (ZH) ist auf Manipulationen zum Lösen aller Bremsen an noch nicht für den Transport bereiten, in einem Gefälle stehenden Fahrzeugen zurückzuführen.

Die folgenden Faktoren haben die Entstehung des Unfalls begünstigt:

- ☒ Das deutlich vor der vereinbarten Zeit erfolgte Eintreffen von Rangierleiter und Lokführer.
- ☒ Die fehlende Weiterleitung der Information an den Rangierleiter, dass die Baudienstkompositionen noch eingesetzt werden und für keinerlei Manipulationen freigegeben waren.
- ☒ Es wurden bereits Arbeiten ausgeführt, für die noch keine Zustimmung des Sicherheitschefs vorlag.
- ☒ Mehrere Zustände an den beiden Kompositionen deuteten darauf, dass sie noch nicht für die Wegfahrt bereit waren; diese wurden wegen einer vorgefassten Erwartungshaltung nicht erkannt und konnten in der Folge nicht entsprechend beurteilt werden.

☒ Die Behebung der vermuteten Bremsstörung wurde nicht gemäss der Schweizerischen Fahrdienstvorschriften durchgeführt.

☒ Der Rangierleiter arbeitete während seiner technischen Kontrolle unter erschwerenden äusseren Umständen.

### Kommentar

*Die Schweizerische Unfall Untersuchungsstelle gibt sich im Prinzip mit der Darstellung des gelben Schuttbehälters am Ort der im Resultat sichtlich wichtigsten Kontrolle - nämlich der Kupplung der beiden abziehenden Zugteile - zufrieden.*

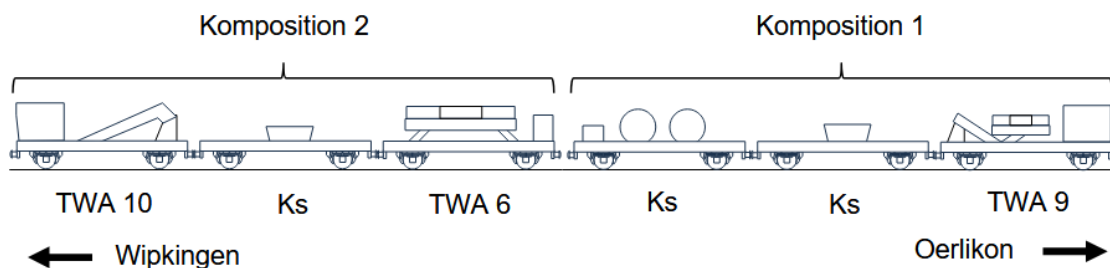
*Dass einem Fahrdienstleiter, der die beiden Komponenten des Auftrags seit langem kennt, eine derart elementare Unterlassung passiert, kann eher nicht am Behälter liegen, weil er ihn ja gezielt überstiegen hatte. Es ist auch nicht erklärt, ob die Lokomotive beim Ankoppeln des oberen Teils nicht letztlich eine Schubbewegung ausgelöst hatte, die diese beiden eventuell auch leicht auseinander stehenden Kompositionen erst zusammengebracht hatte.*

*Der Gang entlang der Kompositionen war eben, zwar als Ablagerungsfläche missbraucht, aber durch das lange, vollständig durchgehende Lichtband sehr gut beleuchtet.*

### Erweiterte Darstellung unter Einbezug von gepulster Strahlung:

Die Belastung durch gepulste Strahlung kann in diesem Fall wie folgt rekonstruiert werden:

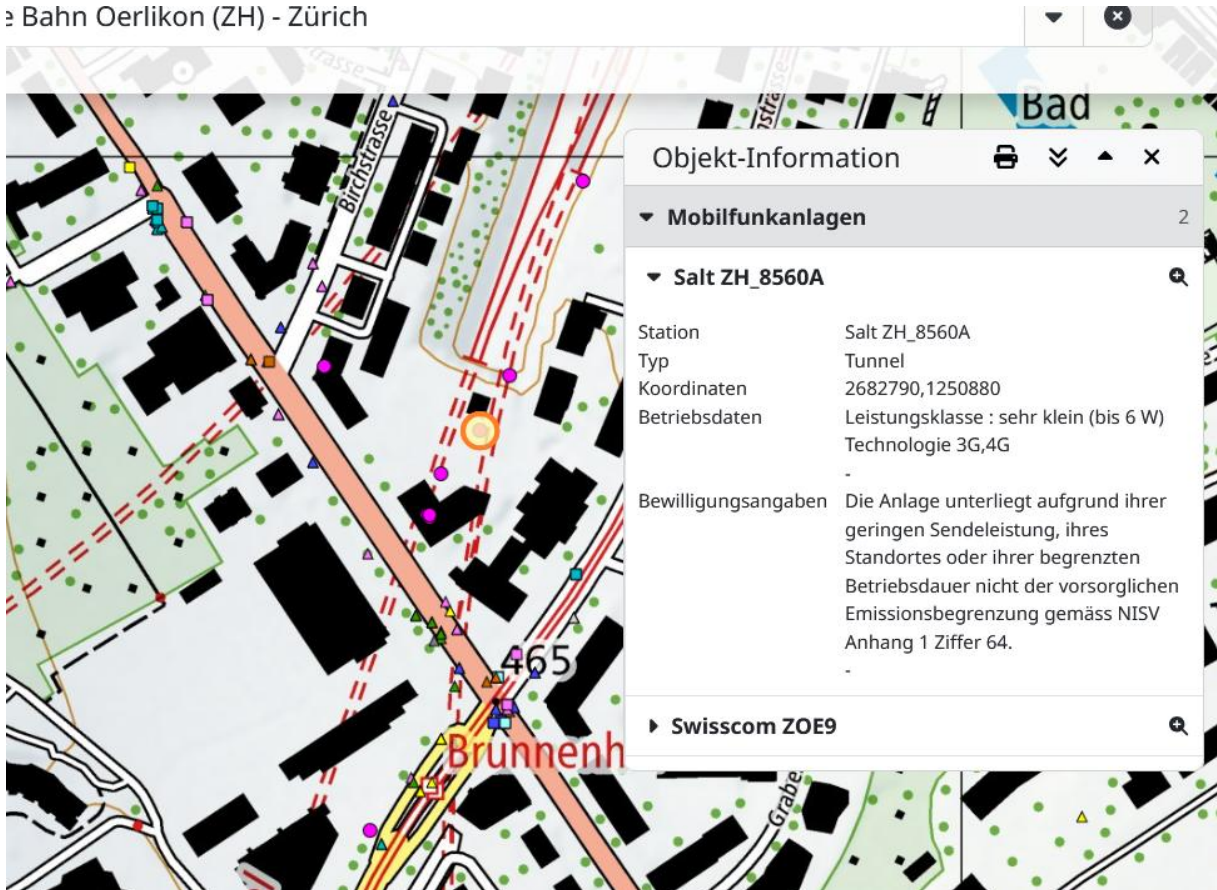
### Der Zug stand tagsüber wie beschrieben vollständig innerhalb des Tunnels



Die Flachwagen KS haben eine Länge über Puffer von 12.100 m, die Problemlage der fehlenden Verbindung und ihres Übersehens ist somit ca 37 m innerhalb des Tunnels aufgetreten.

**Hier dürfte im Nahbereich ein Tunnelsender montiert sein. Nach üblicher Praxis sind Sender in der Schweiz im Bereich von Strassentunnels in einer Distanz von um 30m vom Portal.**

**Bei Bahntunnels sind es sehr oft nähere Lagen, d.h. im Bereich von 2- 5 m vom Portal.**



**Der kontrollierende Mitarbeiter ist bei seiner Arbeit auf der ganzen Zuglänge bei hoch belastet.**

**Dieser Flüchtigkeitsfehler könnte auf ein Wahrnehmungsproblem hinweisen.**

**Wetter im Tunnel trocken – Strahlung ungedämpft.**

**Zum Verständnis der Abläufe bei solchen Unfällen:**

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

Einwirkungen von Strahlung auf Prozesse im Gehirn: <https://www.diagnose-funk.org/aktuelles/artikel-archiv/detail?newsid=2257>

M. Mevissen / D. Schürmann: Manmade Electromagnetic Fields and Oxidative Stress—Biological Effects and Consequences for Health. <https://www.mdpi.com/1422-0067/22/7/3772>

«Der unklare Unfall in der Verkehrsmedizin» (AGU-Seminar 2015) Dr. Ulfert Grimm Fachbereich Verkehrsmedizin Institut für Rechtsmedizin St.Gallen <http://agu.ch/1.0/pdf/agu-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 Elektrosmog auf Verkehrsunfälle: <https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/studie>

Keine Messung von Sendeleistungen 5G: <https://www.giga Herz.ch/5g-alarmierende-resultate-erster-testmessungen/>

Funktionsweise von 5G-Antennen: "Understanding Massive MIMO in roughly 2 minutes": <https://www.youtube.com/watch?v=XBb481RNqGw>

5G-Adaptiv reagiert auf Kollektiv-Verkehrsmittel: [https://www.youtube.com/watch?v=pTKa\\_cEGvJA](https://www.youtube.com/watch?v=pTKa_cEGvJA)  
Bellinzona: <https://www.youtube.com/watch?v=ekCtC7vJ7Ew>

Zum Thema Herzrhythmus hat Prof. Magda Havas, Trent University, publiziert:  
<https://magdahavas.com/electrosmog-exposure/home-environment/new-study-radiation-from-cordless-phone-base-station-affects-the-heart/> Zusammenfassung im emf-portal: <https://www.emf-portal.org/de/article/18905>

Forschungsstand zu wlan: <https://www.diagnose-funk.org/aktuelles/artikel-archiv/detail&newsid=1943>

Magnetfelder unter Hochspannungsleitungen: <https://www.bfs.de/SharedDocs/Videos/BfS/DE/emf-stromleitung.html>

Erklärende Videos auf youtube: <https://www.youtube.com/channel/UC86uloS8IoowSGOGfpMyrsq>

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