



## Sicherheitsempfehlung Nr. 163

---

**Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung** 17.08.2021

---

**Registernummer Schlussbericht** 2020111601

---

**Sicherheitsdefizit** Am 16. November 2020 um 02:33 Uhr kam es auf dem Gleis 3 in Cully zu einer Kollision zwischen einer Rangierbewegung, herkommend von einer Baustelle mit Arbeiten an der Fahrleitung (FL) von SBB Infrastruktur auf der Strecke zwischen Lutry und Cully, und einer auf dem Gleis 3 abgestellten Komposition des Fahrbahnteams. Diese sollte zu einer Baustelle mit Arbeiten an der Fahrbahn (FB) von SBB Infrastruktur weiterfahren, die sich in Lutry, also hinter der FL-Baustelle, befand. Infolge des Zusammenstosses rollten die auf Gleis 3 abgestellten Fahrzeuge um 25 Meter zurück. Zwei Personen wurden leicht verletzt. Die Schäden am Rollmaterial sind erheblich.

Die Kollision auf Gleis 3 im Bahnhof Cully zwischen der FL-Komposition und der FB-Komposition ist auf eine angesichts der Sichtverhältnisse und des ETCS-Rangiersignals mit der Bedeutung «Fahrt mit Vorsicht» unangepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Die Rangierbewegung konnte nicht mehr vor den abgestellten Fahrzeugen zum Stillstand kommen.

Zum Vorfall haben beigetragen:

- eine mangelnde Planung und Koordination bei der Vorbereitung der Arbeiten, wodurch die Festlegung der Betriebseinschränkungen auf den im selben Sektor gelegenen Baustellen nicht abgestimmt wurde;
- das Versäumnis, einen Arbeitsstellenkoordinator einzusetzen;
- die fehlende Verständigung des Personals vor Ort über die vorliegende betriebliche Situation, die es ihm erlauben würde, die Gleisbelegung eindeutig festzustellen.

Gemäss dem Reglement RTE muss der Arbeitskoordinator (AKO) beziehungsweise der Sicherheitschef (SC) die Aufsicht über die schriftlichen Kontrollen aller Rangierbewegungen auf der gesamten gesperrten Strecke übernehmen. Bei grösseren Baustellen ist es nicht ungewöhnlich, dass mehrere Züge im Einsatz sind. Je nach Distanz und lokaler Topologie kann der AKO nicht den gesamten Bereich im Blick haben. Dadurch ist die Überwachung der Rangierbewegungen mühsam und fehleranfällig.

Obwohl er für die Sicherheit zuständig war, hatte der FL-SC, der sich auf der Baustelle auf der Strecke zwischen Cully und Lutry befand, keine Kenntnis davon, dass auf Gleis 3 im Bahnhof Cully ein Zug wartete, der dann über die gesperrten Gleise, auf denen die Arbeiten durchgeführt wurden, zur FB-Baustelle im Bahnhof Lutry weiterfahren sollte.

Die SC und AKO haben keine technischen Hilfsmittel, mit denen sie einerseits kontrollieren könnten, dass die vom Fahrdienstleiter bestätigten Sperrungen von Gleisen den von ihnen beantragten Sperrungen entsprechen, und andererseits die Gleisbelegung (frei / belegt) überprüfen könnten, wenn sie einer Rangierbewegung

erlauben, in den gesperrten Bereich zu fahren. Dabei wäre es mit den heutigen IT-Tools möglich, solche Informationen bereitzustellen.

---

<b>Sicherheitsempfehlung</b>	Die SUST empfiehlt dem BAV, die Infrastrukturbetreiberinnen aufzufordern, den Sicherheitschefs beziehungsweise Arbeitsstellenkoordinatoren zur Sicherung von aufwändigen Baustellen als zusätzliche Hilfsmittel eine grafische Echtzeit-Übersicht über die betriebliche Situation (insbesondere die Sperrung von Gleisen, die Gleisbelegung sowie die Belegung der eingestellten Fahrstrassen) des Sektors zur Verfügung stellen, in dem sie für die Sicherheit bei den Arbeiten zuständig sind.
<b>Adressaten</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>Stand der Umsetzung</b>	Teilweise umgesetzt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat verschiedene Massnahmen definiert, mit denen im Rahmen der Überwachungstätigkeit mittelfristig die Möglichkeiten einer Umsetzung abgeklärt werden.
<b>Schlussbericht zur Sicherheitsempfehlung</b>	<a href="#"><u>Rapport final</u></a> <a href="#"><u>Rapport de première information</u></a>

---