Sicherheitsempfehlung Nr. 98

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	22.09.2016
Registernummer Schlussbericht	2015022001
Sicherheitsdefizit	Am 20. Februar 2015, kurz nach 06:40 Uhr kollidierte in Rafz bei der Ausfahrt Richtung Schaffhausen ein Interregio- Zug seitlich mit einem S-Bahn-Zug. Die Kollision ist darauf zurückzuführen, dass der Lokführer der S Bahn sich dazu verleiten liess, unter falschen Annahmen bei «Halt» zeigendem Signal abzufahren. Der folgende Faktor wurde in der Untersuchung u. a. als kausal erkannt: Die Art der Zusammenarbeit im Führerstand, die eine gegenseitige Kontrolle vortäuschte und damit das zeitgerechte Erkennen des Fehlers verunmöglichte. Die Untersuchung hat u.a. folgende Faktoren ermittelt, die zum Unfall beigetragen haben: – Das zufällige, zeitliche Zusammenfallen von Signalstellungen, die vom betreffenden Lokpersonal irrtümlich auf den eigenen Zug bezogen wurden. – Der selbstauferlegte Zeitdruck. Der folgende Faktor wurde u. a. in der Untersuchung als kausal erkannt: Die Art der Zusammenarbeit im Führerstand, die eine gegenseitige Kontrolle vortäuschte und damit das zeitgerechte Erkennen des Fehlers verunmöglichte. Das laute Melden der Signale sowie auch weiterer sicherheitsrelevanter Angaben ermöglicht das eigene und gegenseitige Überprüfen gemachter Feststellungen oder Handlungen. Mit der vorhandenen Situation undefinierter oder nicht allen Beteiligten bekannter Rollen bezüglich der Ansagen im Führerstand wird der Sicherheitseinfluss vermindert oder gar verhindert.
Sicherheitsempfehlung	Das BAV sollte die Vorgaben über die Meldung von Signalen hinsichtlich ihrer Sicherheitsrelevanz und Umsetzung analysieren, insbesondere dahingehend, ob die relevanten Handlungen explizit enthalten sind.
Adressaten	Bundesamt für Verkehr
Stand der Umsetzung	Umgesetzt. Das BAV hält fest, dass diese Sicherheitsempfehlung umgesetzt wird und erläutert das Vorgehen wie folgt: In einem ersten Schritt wurden die Vorgaben über das Melden der Signale überprüft. Die FDV R 300.13, Ziff. 3.2.4 schreiben das Melden der Signale vor, wobei die Verantwortlichkeiten dabei dem Grundsatz R 300.13, Ziff.2.1.1 entsprechen. Ob es im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit zielführender ist, dass der Lokführer in Ausbildung dem eingeteilten Lokführer die Signale zuerst meldet oder umgekehrt, muss je nach Ausbildungsstand des Lokführers in Ausbildung und den Sichtverhältnissen im Führerstand beurteilt werden. Hierfür gilt der Grundsatz gemäss R 300.1, Ziff. 2.1.7, dass sich die Beteiligten über das konkrete Vorgehen abzusprechen haben. Zudem haben die

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
3003 Bern
Tel.: +41 58 466 33 00, Fax.: +41 58 466 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch

	EVU ihr Ausbildungskonzept anhand ihrer Betriebsverhältnisse zu gestalten und tragen dafür die Verantwortung. SBB P hat in ihren Betriebsvorschriften die entsprechende Ziffer im Nachgang des Ereignisses in Rafz bereits ergänzt. Allfällige Erkenntnisse aus den für die Sicherheitsempfehlung Nr. 97 formulierten Massnahmen oder aus der Sicherheitsüberwachung werden in der Weiterentwicklung der hoheitlichen Vorgaben berücksichtigt. Erhebung und Bewertung von Ereignissen wie Signalfällen sind Bestandteil der Risikomanagementprozesse des SMS. Die Umsetzung der Prozesse durch die Unternehmen prüfte das BAV im Rahmen seiner Überwachungstätigkeiten.
Schlussbericht zur Sicherheitsempfehlung	Schlussbericht

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
3003 Bern
Tel.: +41 58 466 33 00, Fax.: +41 58 466 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch