



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden schweren Vorfalls wurde eine summarische Untersuchung gemäss Art. 45 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vom 17. Dezember 2014 (VSZV), Stand am 1. Februar 2015 (SR 742.161), durchgeführt. Dieser Bericht wurde mit dem Ziel erstellt, dass aus dem vorliegenden Zwischenfall etwas gelernt werden kann.

Alle Personenbezeichnungen in diesem Bericht sind in der männlichen Form gehalten und gelten für die die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihres Geschlechts.

Ereignis	Rangierbewegung ohne Zustimmung
Ereignisart	Unregelmässigkeit ohne unmittelbare Gefährdung
Ort, Datum, Zeit	Oberglatt (ZH), 14. April 2020, 22:08 Uhr
Reg.-Nr.	2020041402
Verkehrsmittel	Eisenbahn

Beteiligte Unternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen	SBB AG, Infrastruktur (SBB-I), Bern
Infrastrukturbetreiberin	SBB AG, Infrastruktur, Bern
Weitere Unternehmen	C. Vanoli AG (CVI), Immensee Securitrans Public Transport Security AG (Securitrans), Bern

Beteiligte Personen

Sicherheitschef, Jahrgang 1980, Securitrans
Rangierleiter (Begleiter), Ai40, Jahrgang 1983, Securitrans
Triebfahrzeugführer (Maschinist), VTE10b, Jahrgang 1970, CVI

Beteiligte Fahrzeuge

Zweiwegebagger mit zwei Flachwagen und Mulden, CVI

Schäden

Personen	Keine
Verkehrsmittel	Keine
Infrastruktur	Eine Weiche wurde beschädigt.

Die Kommunikation des Rangierteams erfolgte über Analogfunk und wurde nicht aufgezeichnet. Gemäss der Aussage des Triebfahrzeugführers gab es bei der Funkverbindung im Zweiwegebagger zeitweilig Unterbrüche und Störgeräusche. Hinzu kam der Motorenlärm, der es zusätzlich erschwerte, den Inhalt des Funkgesprächs korrekt zu verstehen.

Die Aufzeichnung des Leitsystems Ittis zeigte Folgendes: Das Einfahrsignal für die eingestellte Fahrstrasse der S-Bahn ins Gleis 3 (planmässige Ankunft im Bahnhof Oberglatt um 22:09 Uhr) wurde um 22:07:50 Uhr auf Fahrt gestellt. Die Rangierbewegung fuhr um 22:08:43 Uhr am «Halt» zeigenden Zwergsignal 4A vorbeifuhr und schnitt die Weiche 4 auf. Um 22:08:56 Uhr wurde das Einfahrsignal für die S-Bahn auf «Halt» zurückgestellt. Die Rangierbewegung erreichte um 22:09:03 Uhr das Gleis 3 vollständig. Die S-Bahn fuhr um 22:09:18 Uhr in das Streckengleis 808 ein. Die Rangierbewegung änderte ihre Fahrtrichtung und fuhr über die zuvor aufgeschnittene Weiche 4 zurück ins Gleis 13, das sie um 22:09:36 Uhr vollständig erreichte. Dabei wurde die aufgeschnittene Weiche von der Spitze Richtung Wurzel befahren. Der Abschnitt nach dem Einfahrsignal wurde nicht belegt.

Sachschaden entstand einzig an der aufgeschnittenen Weiche.

Fahrdienstvorschriften FDV

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Ereignis ist u. a. folgende Bestimmung der FDV¹ relevant und hier sinngemäss wiedergegeben:

R 300.3, Ziff. 9.4.4. «Befehlsübermittlung»:

Alle Meldungen und Befehle müssen als Quittung vollständig wiederholt und vom Anrufenden auf ihre Richtigkeit geprüft werden. Der Triebfahrzeugführer darf auf einen unklaren Befehl hin das Triebfahrzeug nicht in Bewegung setzen. Während der Fahrt muss er sofort anhalten, wenn die Verbindung gestört wird.

Analyse

Dass der Triebfahrzeugführer aufgrund eines bruchstückhaft verstandenen Funkspruchs trotzdem losfuhr, hätte vermieden werden können, wenn die Funkdisziplin eingehalten worden wäre. Der Triebfahrzeugführer muss einen Befehl vollständig wiederholen oder wenn er den Befehl nicht verstanden hat, diesen nochmals anfordern.

Als der Rangierleiter die ungewollte Rangierbewegung feststellte, befahl er dem Triebfahrzeugführer den sofortigen Halt und die Rückfahrt ins Gleis 13, um die entstandene Gefahr zu mindern. Mit dem Befahren der aufgeschnittenen Weiche von der Spitze Richtung Wurzel ging jedoch ein grosses Entgleisungsrisiko einher.

Weil aufgrund der aufgeschnittenen Weiche die Sicherungsanlage das Einfahrsignal auf «Halt» zurückstellte und die S-Bahn den Streckenabschnitt 808 noch nicht befahren hatte, konnte die S-Bahn vor dem Einfahrsignal anhalten.

¹ SR 742.173.001 Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV (R 300.1-.15) vom 2. November 2015, Stand am 1. Juli 2016

Schlussfolgerung

Die Unregelmässigkeit ohne unmittelbare Gefährdung am 14. April 2020 in Oberglatt ist darauf zurückzuführen, dass die Vorgaben hinsichtlich Befehlsübermittlung (Funkdisziplin) vom Triebfahrzeugführer nicht eingehalten wurden.

Weitere Untersuchungshandlungen erbringen aus Sicht der SUST keine zusätzlichen, für die Verhütung von Zwischenfällen zweckdienlichen Erkenntnisse. Deshalb schliesst die SUST gestützt auf Art. 45 VSZV die Untersuchung mit dem vorliegenden summarischen Bericht ab.

Bern, 26. August 2020

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle