



Summarischer Bericht

Bezüglich des schweren Vorfalls wurde eine summarische Untersuchung gemäss Art. 45 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) durchgeführt. Dieser Bericht wurde mit dem Ziel erstellt, dass aus dem vorliegenden Zwischenfall etwas gelernt werden kann.

Ereignis: Zugsgefährdung im Postbahnhof Härkingen (SO)
Ereignisart: Zugsgefährdung
Ort, Datum und Zeit: Härkingen (SO), 16. Dezember 2015, ca.10:30 Uhr
Reg. Nr.: 2015121602
Verkehrsmittel: Bahn

Beteiligte Unternehmen:

Transportunternehmen: Post CH AG
SBB Cargo AG
Infrastrukturunternehmen: Post CH AG
Weitere Unternehmen: Sersa Group AG (Schweiz)

Beteiligte Personen:

Rangierlokführer, Post CH AG
Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1979
Rangierlokführer in Ausbildung, Post CH AG
Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1967
Rangierleiter, Post CH AG
Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1963
Fahrdienstleiter, Post CH AG
Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1962

Beteiligte Fahrzeuge:

Rangierlokomotive Am 843 155-3 (Sersa Group AG)

Schäden:

Personen: Keine
Verkehrsmittel: Keine
Infrastruktur: Keine
Dritte: Keine

Hergang

Im Postbahnhof Härkingen (SO) führten am Morgen des 16. Dezembers 2015 ein Rangier-team, bestehend aus einem Rangierlokführer, einem Rangierlokführer in Ausbildung und einem Rangierleiter, diverse Rangierfahrten durch. Nachdem im Gleis 57 mehrere Wagen abgestellt wurden, bestellte der Rangierleiter beim Fahrdienstleiter den Fahrweg vom Gleis 57 via Gleis 48 und 83 ins Gleis 44 (Abbildung 1, grün punktiert). Diese Fahrstrassenanforderung wurde vom Fahrdienstleiter quittiert und bestätigt. Im Anschluss gab der Rangierleiter dem Rangierlokführer den Befehl, „vorwärts, oben umfahren ins Gleis 44“. Bei der Fahrt ins Gleis 48 überquerten Gleisarbeiter mit einer Schubkarre unmittelbar vor der herannahenden Rangier-fahrt das Gleis, weshalb der Rangierlokführer ein Warnsignal abgab. Nach dem Halt im Gleis 48 stieg der Rangierleiter von der Lok ab, um sich zu Fuss ins Gleis 44 zu begeben. Während dem Absteigen beobachtete der Rangierleiter, wie das Zwergsignal Seite Oensingen zur Weiterfahrt Richtung Gleis 83 auf Fahrt ging. Gleichzeitig übernahm der Rangierlokführer in Ausbildung im Auftrag des Rangierlokführers nun die Verantwortung im Führerstand, um die restliche Rangierfahrt auszuführen. Nachdem der Rangierleiter abgestiegen war, beschleunigte der Rangierlokführer in Ausbildung die Lok, jedoch nicht in die Richtung des Fahrt zeigenden Zwergsignals, sondern entgegengesetzt in Richtung Olten. Bevor der Rangierlokführer reagieren und eingreifen konnte, überfuhr die Lok das Zwergsignal (ZS) 48b und schnitt die Weiche (W) 26a auf. Dadurch wurde die Fahrstrasse, die für einen abfahrtsbereiten Güterzug im Gleis 59 bereits eingestellt war, zurückgestellt und das auf Fahrt stehende Gleissignal K59 auf Halt gestellt. Der Güterzug war zum Zeitpunkt des Ereignisses noch nicht in Bewegung.

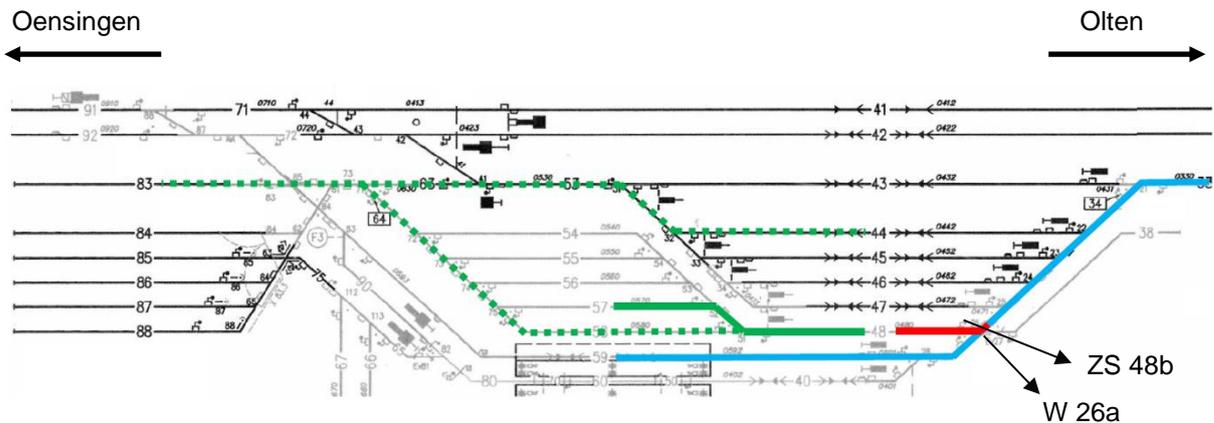


Abbildung 1: Gleisplan Postbahnhof Härkingen

Legende:

- ⋯ Geplanter / angeforderter Weg 57 – 44
- Gefahrener Weg 57 – 48
- Fahrt in die falsche Richtung
- Eingestellte Zugfahrstrasse Güterzug

Feststellungen

An diesem Tag waren im Bereich des Gleis 47 nicht angemeldete Gleisarbeiten im Gange. Die Vorbeifahrt in diesem Teil erforderte jeweils eine erhöhte Aufmerksamkeit des Rangier-teams, da sich die Personen in diesem Bereich unkoordiniert über die Gleise bewegten.

Die Züge, die das Rangierteam an diesem Morgen verarbeiteten, kamen verspätet an. Um dennoch eine pünktliche Verteilung der Wagen zu erreichen, stand das Rangierteam unter Zeitdruck.

Der Rangierlokführer in Ausbildung kam unmittelbar von der theoretischen Ausbildung und konnte erst eine dreiwöchige Fahrpraxis ausweisen. Im Führerstand wurde deshalb auch während den Fahrten Ausbildung (Frage – Antwort) betrieben. Die Signale wurden während der gesamten Tour vom Rangierlokführer in Ausbildung gemeldet und vom Rangierlokführer quittiert. Aufgrund der kritischen Situation rund um die Querung des Gleises durch Personen (z.T. mit Schubkarren) während des ersten Teils der Rangierfahrt ging aber die Meldung des Zwergsignals 48b vergessen.

Inmitten der Rangierfahrt wechselten die beiden Rangierlokführer im Führerstand ihre Funktionen. Gleichzeitig mit dem Absteigen des Rangierleiters von der Lok im Gleis 48 übergab der Rangierlokführer dem Rangierlokführer in Ausbildung die Fahrverantwortung. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Rangierlokführer in Ausbildung mangels Erfahrung nicht mehr präsent, dass die weitere Rangierfahrt über das Gleis 83 und damit in die andere Richtung als die bisherige führen sollte. Er beschleunigte die Lok in die gleiche Richtung, wie sie aus dem Gleis 57 gekommen war. Vor der Beschleunigung der Lok hat er es aber unterlassen, das Halt zeigende Zwergsignal 48b zu beachten. Wäre das Zwergsignal auf der vorangehenden Fahrt gemeldet und quittiert worden, wäre der Rangierlokführer in Ausbildung wahrscheinlich auf die Halt-Stellung des Zwergsignals sensibilisiert gewesen und hätte dieses beachtet.

Der Rangierlokführer, dem die Fahrt via Gleis 83 hingegen noch präsent und klar war, konzentrierte sich entsprechend auf die Richtung der geplanten Fahrt und erkannte auch das Fahrt zeigende Zwergsignal Richtung Gleis 83. Als die Lok sich jedoch unvermittelt und rasch in die andere Richtung bewegte, konnte er nicht mehr rechtzeitig die Kontrolle übernehmen und die Lok vor dem Halt zeigenden Zwergsignal 48b bzw. der folgenden Weiche 26a anhalten. Die Belegung der Weichenisolation führte zur Halt-Stellung des Ausfahrfahrsignals für den im Gleis 59 zur Abfahrt bereitstehenden Güterzug.

Schlussfolgerung

Die Zuggefährdung ist auf die mangelnde Erfahrung des Rangierlokführers in Ausbildung und das zu späte Eingreifen des Rangierlokführers zurückzuführen. Die Umstände, dass während der Rangierbewegung die Fahrverantwortung vom Rangierlokführer zum Rangierlokführer in Ausbildung wechselte, das gesamte Rangierteam durch die gleisquerenden Arbeiter abgelenkt und dadurch die Signale nicht mehr gemeldet haben und sie aufgrund der verspäteten Züge unter Zeitdruck standen, begünstigte die Stress-Situation für den Rangierlokführer in Ausbildung.

Die Resultate der Untersuchungen ergaben jedoch keinen Hinweis auf ein systemisches Sicherheitsdefizit. Gestützt auf Art. 29 Abs. 1 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) verzichtet die SUST deshalb auf weitere Untersuchungshandlungen und schliesst die Untersuchung gem. Art. 45 VSZV mit diesem summarischen Bericht ab.

Bern, 19. August 2016

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle