



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls oder schweren Vorfalles 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: Verletzung einer eingestellten Zugfahrstrasse durch eine indirekt geführte Rangierbewegung

Ereignisart: Unregelmässigkeit ohne unmittelbare Gefährdung

Ort, Datum und Zeit: Wettingen (AG), 19. Juli 2016, 07:53 Uhr

Reg. Nr.: 2016071901

Verkehrsmittel: Bahn

Beteiligte Unternehmen:

Transportunternehmen: SBB Cargo AG

Infrastrukturunternehmen: SBB AG, Infrastruktur

Beteiligte Personen: Rangierleiter SBB Cargo AG, Jahrgang 1959, Schweizer Staatsangehöriger

Lokführer SBB Cargo AG, Jahrgang 1967, Schweizer Staatsangehöriger

Beteiligte Fahrzeuge: Rangierlok Am 843, SBB Cargo AG
18 Wagen Kps, SBB Cargo AG

Schäden:

Personen: Keine Verletzten

Verkehrsmittel: Keine Schäden

Infrastruktur: Keine Schäden

Hergang

Am 19. Juli 2016 wurden am Morgen in Wettingen Zirkuswagen abgeladen. Dazu zog eine Rangierbewegung mit einer Diesellokomotive Am 843 achtzehn zweiachsige Flachwagen Typ Kps vom Bahnhof Wettingen her aus ins Gleis 63 Seite Baden Oberstadt. Der Rangierleiter stand dazu auf dem in Fahrtrichtung linken Trittbrett des letzten Wagens. Die Rangierbewegung musste bis hinter das Zwergsignal 22C fahren um danach in das Gleis 2 zu gelangen. Nachdem die Rangierbewegung im Gleis 63 kurz vor dem Anhalten war, schaute der Rangierleiter über seine linke Schulter zurück in Richtung Bahnhof Wettingen. Dadurch verlor er für einen Moment die Orientierung. Er sah ein auf „Fahrt mit Vorsicht“ wechselndes Zwergsignal und gab den Fahrbefehl, zurück zu fahren. Es war jedoch das Zwergsignal 23C in der mittlerweile für den S-Bahn-Zug S6 von Baden nach Wettingen eingestellten Zugfahrstrasse über das Gleis 64 nach Gleis 2.

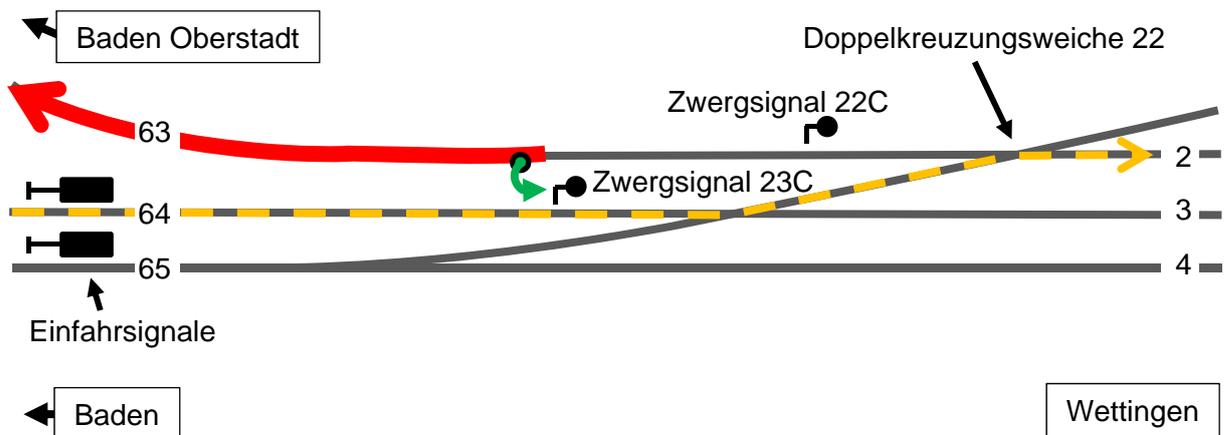


Abbildung 1: Schematischer Plan Bahnhof Wettingen:

- rot: Fahrtrichtung Rangierbewegung bis zum Halt hinter dem Zwergsignal.
- grün: Rangierleiter schaut zurück über die linke Schulter zum falschen Signal.
- gelb: Eingestellte Zugfahrstrasse für die S6.

Die Rangierbewegung fuhr sodann am für das Gleis 63 gültigen, „Halt“ zeigenden Zwergsignal 22C vorbei Richtung Gleis 2. Dabei wurde die Doppelkreuzungsweiche 22 aufgeschnitten. Der Rangierlokführer sah, als er aus der Biegung in die Gerade kam, das „Halt“ zeigende Zwergsignal 22C und leitete eine Schnellbremsung ein. Das „Halt“ zeigende Zwergsignal wurde mit siebeneinhalb Wagen überfahren.

Durch das Aufschneiden der Doppelkreuzungsweiche wurde das Einfahrsignal für die S6 auf „Halt“ gestellt. Der Lokführer erkannte die Haltstellung frühzeitig und konnte den Zug vor dem Einfahrsignal anhalten.

Feststellungen

Die Aufmerksamkeit des Lokführers der S-Bahn verhinderte eine grössere Gefährdung. Zusätzlich hat das Sicherheitssystem funktioniert: Durch das Aufschneiden der Weiche ist das Einfahrsignal auf „Halt“ gestellt worden. Wenn die S6 das „Halt“ zeigende Einfahrsignal überfahren hätte, wäre zudem der Zug durch das Zugbeeinflussungssystem vor dem Gefahrenpunkt angehalten worden.

Schlussfolgerung

Die SUST kommt zum Schluss, dass die Vorkehrungen beim Bau der Sicherungsanlage und zur Ausrüstung der Fahrzeuge mit einer Zugbeeinflussung für diesen Fall einer Signalverwechslung die vorgesehene Wirkung hatten. Die SUST verzichtet deshalb gestützt auf Art. 29 Abs. 1 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) auf weitere Untersuchungshandlungen und schliesst die Untersuchung gem. Art. 45 VSZV mit diesem summarischen Bericht ab.

Bern, 9. September 2016

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle