

## Unfallprävention

# Gefahrenherd Bahn-Baustellen

Bei den SBB kam es in den letzten Jahren mehrmals zu Beinahe-Unfällen, weil sich noch Baumaschinen auf freigegebenen Gleisen befanden. Der Lokführerverband fordert verschärfte Regeln für diese Freigabe – doch die entsprechenden Abklärungen beim Bundesamt für Verkehr sind noch am Laufen.

Von Ben Kron

Arbeiten an Geleisen, in Rangierbahnhöfen oder an Fahrleitungen bringen zahlreiche Risiken mit sich. Passierende Fahrzeuge können nicht ausweichen, Stromleitungen erfordern einen extrem vorsichtigen Umgang mit Baumaschinen, und besonders Eisenbahn-Züge haben einen langen Bremsweg. Der sichere Betrieb von Baustellen ist deshalb gerade für die SBB eine konstante Herausforderung. Denn gerade auf dem europäischen Nord-Süd-Güterverkehrskorridor seien in diesem und den kommenden Jahren zahlreiche grössere Bauarbeiten geplant, «auch in der Schweiz selbst», wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) in einer Medienmitteilung schreibt.

Ein Vorfall letzten Sommer führte vor Augen, wie grosse die Gefahr auf solchen Baustellen ist: Damals fuhr ein Interregio bei Unterterzen am Walensee beinahe auf zwei Maschinen auf, welche die Gleise vor

dem Bahnhof blockierten. Die Signale für den Personenzug standen auf Grün. Der Lokführer konnte durch eine Notbremsung einen Unfall gerade noch verhindern.

## Lokführerverband warnt

Was war passiert? Zwar hatte die technische Überwachungsanlage die Baumaschinen registriert und den Streckenabschnitt gesperrt. Doch nach einem Telefonat mit dem Sicherheitschef der Baustelle wurde die Strecke freigegeben: Dieser hatte versichert, dass das Gleis frei sei, was aber nicht der Fall war.

Der Verband der Schweizerischen Lokomotivführer sieht in diesem Vorgehen ein Risiko, auf das er schon seit längerem hinweist. Das Telefonat mit der Baustelle gilt als «örtliche Kontrolle»: Ist diese erfolgt, darf die Strecke freigegeben werden. Doch gemäss Lokführerverband kommt es häu-

fig vor, dass Gleise nach Bauarbeiten als frei gemeldet werden, obwohl sich noch Fahrzeuge auf den Schienen befinden und die Technik diese auch meldet. Als mögliche Gründe nennt der VSLF sein, aber auch die hohe Arbeitslast und den Zeitdruck auf Baustellen. Meist gehe es gut, trotzdem sei das Risiko aber hoch. Denn die Frontalkollision eines Zugs mit einer Baumaschine bei hohem Tempo könnte zahlreiche Opfer fordern. Gemäss Lokführerverband seien «seit 2019 eine grosse Zahl weiterer solcher Fälle registriert worden. (...) Es ist zudem davon auszugehen, dass nicht sämtliche Vorkommnisse dokumentiert wurden.»

## Bis anhin verschont geblieben

Bis anhin sind die SBB und die Privatbahnen von einer solchen Katastrophe verschont geblieben. Der heikelste Vorfall

dieser Art ereignete sich beim Bahnhof Sihlbrugg ZH, als eine Dampflokomotive mit einem Schotterwagen kollidierte, der auf die Gegenfahrbahn ragte. Zwei Lokführer und 18 Reisende wurden verletzt.

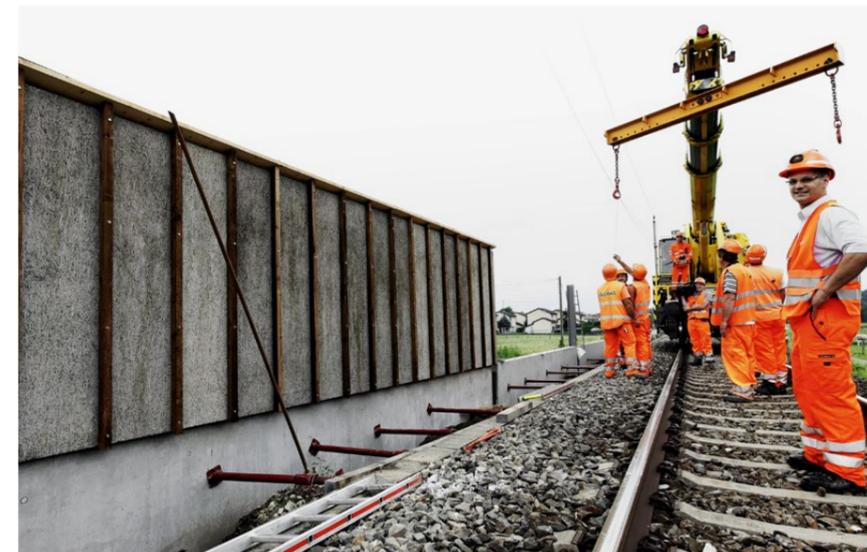
Aus Sicht des Lokführerverbandes genügt ein Anruf auf der Baustelle nicht, um ein Gleis wieder freizugeben. «Da die örtliche Kontrolle, ob ein Gleisabschnitt frei von Fahrzeugen ist, nur von einer Person vollzogen wird, kann kein Vier-Augen-Prinzip garantiert werden.» Dieses erachtet der Verband für einen sicheren Eisenbahnverkehr als unerlässlich. Die Forderung deshalb: Lokführer sollen in solchen Fällen grundsätzlich «auf Sicht» fahren, also langsam genug, um im Notfall rechtzeitig bremsen zu können. Das dauert laut VSLF etwa zehn Minuten länger, sei aber bedeutend sicherer. Die verschärfte Regeln sollen für die erste Fahrt auf einer neu freigegebenen Strecke gelten.

## Empfehlung der SUST

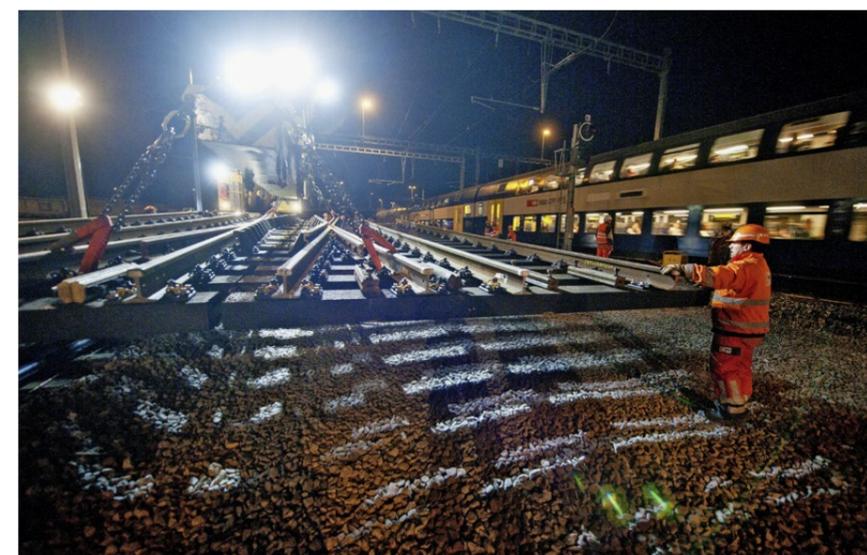
Diese Forderung deckt sich auch mit einer Sicherheitsempfehlung von 2020, worin die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST schreibt: «Das Bundesamt für Verkehr sollte prüfen, ob bei vorhandener Belegtmeldung durch die Sicherungsanlage unabhängig von der Gleisfreimeldeeinrichtung nach der Fahrbarmeldung immer für die erste Fahrt das gleiche Vorgehen – das Vorschreiben von «Fahrt auf Sicht» – angewendet werden soll.» In der schriftlichen Beantwortung dieser Empfehlung schreibt das BAV, belegte Gleisfreimeldeeinrichtungen dürften «erst nach einer Fahrt mit Fahrt auf Sicht oder einer (zusätzlichen) örtlichen Kontrolle in die Grundstellung verbracht werden». Genau diese örtliche Kontrolle wiederum sieht der VSLF als Sicherheitsrisiko.

## Klare Vorschriften und Prozesse

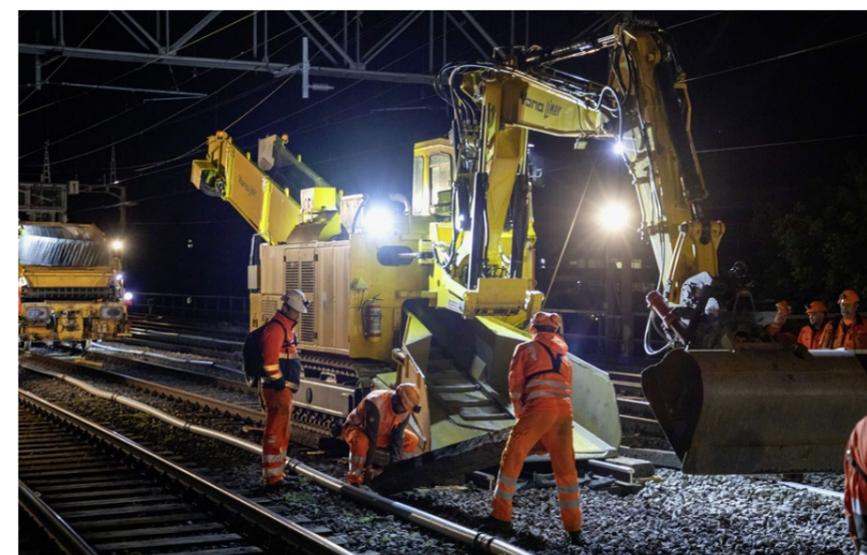
Zum aktuellen Stand der Untersuchungen angefragt, schreibt die Medienstelle des BAV, man erhoffe sich aufgrund einer Risikoanalyse der SBB zum Thema Achszähler-Grundstellung Datengrundlagen zum weiteren Vorgehen zu erhalten. Weiter heisst es: «Zum jetzigen Zeitpunkt beurteilt das BAV die Vorschriften und Prozesse in den Schweizerischen Fahrdienstvorschriften als klar, und es sind aus unserer Sicht gemäss aktuellem Stand keine Regelungslücken erkennbar.» Man sieht deshalb im Moment vor allem die Transportunternehmen in der Pflicht, «die Vorgaben im Rahmen ihrer Sicherheitsmanagementsysteme mit der nötigen Sorgfalt umzusetzen». ■



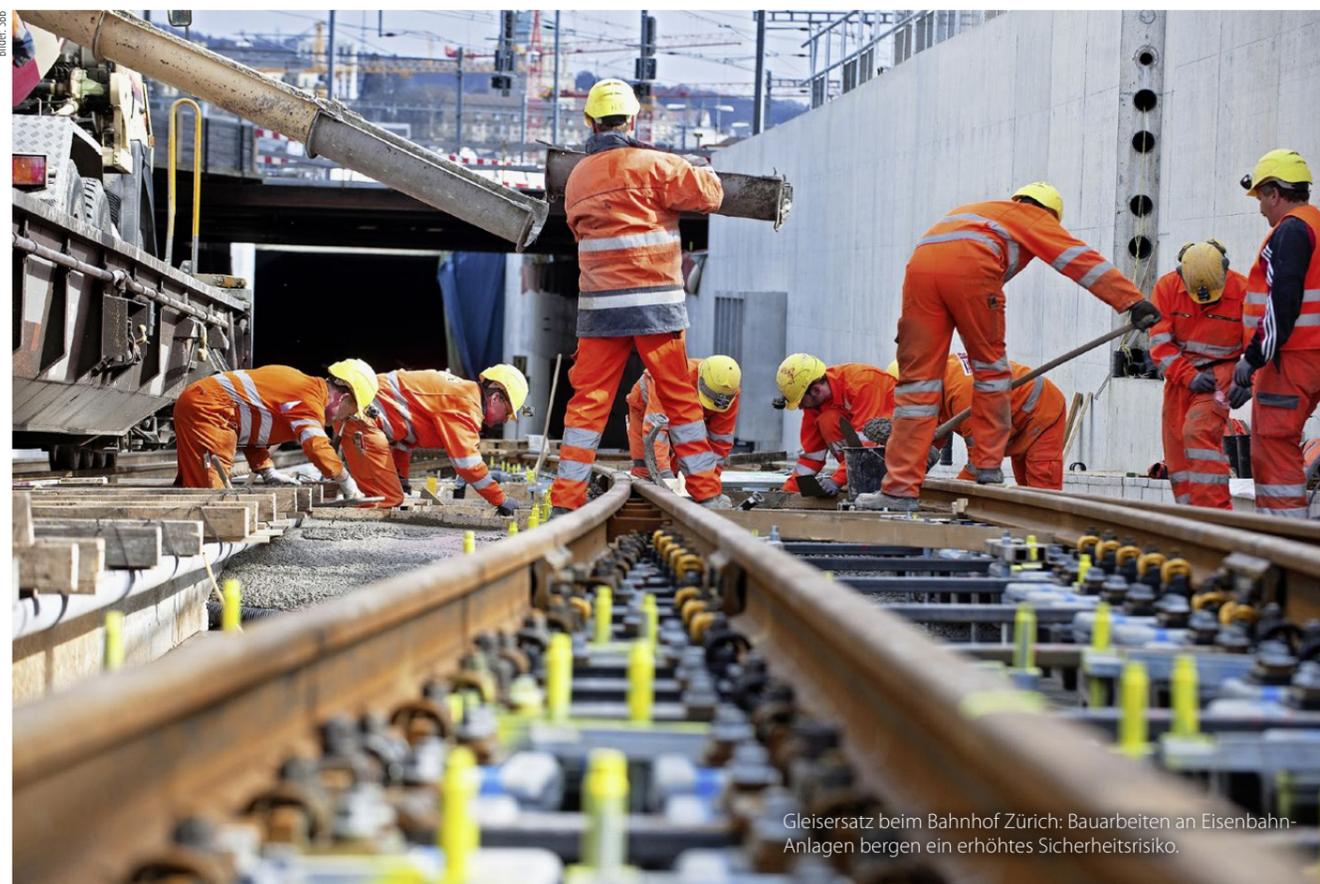
Auf dem Nord-Süd-Güterverkehrskorridor sind einige grosse Bauarbeiten geplant.



Nächtlicher Gleisersatz: Verminderte Sicht und Müdigkeit sind bei Nachtarbeit ein Gefahrenpotenzial.



Maschinen auf dem Gleis können die Baustelle nicht sofort verlassen.



Gleisersatz beim Bahnhof Zürich: Bauarbeiten an Eisenbahn-Anlagen bergen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.