

Zusammenfassung
Sicherheitsuntersuchungsbericht
Zusammenstoß mit einer Person auf den Gleisen
Oostende - 21. September 2017

TABELLE DER VERSIONEN DES DOKUMENTS

<u>Versionsnummer</u>	<u>Grund der Überarbeitung</u>	<u>Datum</u>
1.0	Erste Version	10/12/2018

Jegliche Verwendung dieses eingeschränkten Berichts mit einem anderen Ziel als der Unfallverhütung - zum Beispiel zur Feststellung der Haftung - insbesondere individueller oder kollektiver Schuld - wäre eine vollständige Verzerrung der Ziele dieses Berichts, der zu seiner Zusammensetzung verwendeten Methoden, der Auswahl der gesammelten Fakten, der Art der gestellten Fragen und der sie organisierenden Ideen, zu denen der Begriff der Haftung unbekannt ist. Die Schlussfolgerungen, die daraus abgeleitet werden könnten, wären daher im wörtlichen Sinne missbräuchlich.

Im Falle eines Widerspruchs zwischen bestimmten Wörtern und Begriffen ist die niederländische Version maßgebend.

1. ZUSAMMENFASSUNG

Am Donnerstag, den 21. September 2017, gegen 7 Uhr, führen zwei Mitarbeiter eines auf Gleisarbeiten spezialisierten Bauunternehmens Vorarbeiten längs eines betriebenen Gleises in Ostende durch. Diese Arbeiten werden außerhalb der geplanten Arbeitszeiten durchgeführt und vorgesehene Schutzmaßnahmen sind zu diesem Zeitpunkt daher noch nicht in Kraft getreten.

Um 07.08 Uhr fährt der Personenzug E1807 (Oostende/Antwerpen-Centraal) von Gleis VI im Bahnhof von Ostende ab. Der Zug wird von Gleis VI über Weichen zu einem Gleis geschickt, das den Zugang zur Normalspur B von Linie 50A ermöglicht.

Während der Abfahrt richtet der Triebfahrzeugführer seine Aufmerksamkeit auf das Signal K6-K.7 am Ende des Bahnsteigs und auf die Stellung der Weichen vor ihm. In der Ferne nimmt er auch ein „rotes Signal“ wahr, das er als bewegliches rotes Signal identifiziert, das „Durchfahrt verboten“ bedeutet. Aufgrund der Weichenstellung muss er sich auf dieses „rote Signal“ konzentrieren, um festzustellen, ob es für ihn bestimmt ist.

Der Zug fährt an Signal K6-K.7 vorbei und verlässt den beleuchteten Bahnsteig.

Nach Signal K6-K.7 fährt der Zug über eine S-förmige Kurve aus zusammenhängenden Weichen. Hinter der S-Kurve unterbricht der Triebfahrzeugführer die Traktion¹.

Der Triebfahrzeugführer bemerkt die Anwesenheit einer Person, die unterhalb der Weichen in der Gefahrenzone des Gleises hockt und führt eine Bremsung aus, die einen Zusammenprall aber nicht vermeiden kann. Die Person in der Gefahrenzone des Gleises wird vom Zug erfasst und ist sofort tot.

Die **direkte Unfallursache** ist die Ausführung (außerhalb der geplanten Arbeitszeiten) von Arbeiten durch das Personal des Unternehmens an einem betriebenen Gleis, ohne eine vorherige Genehmigung und ohne, dass die vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen bereits in Kraft waren.

Das Opfer ist ein Bauleiter-Assistent in Ausbildung. Sicheres Arbeiten und sichere Fortbewegung im Eisenbahnraum wird zunächst theoretisch und später praktisch gelehrt. Der Bauleiter-Assistent hat zunächst eine theoretische Sicherheitsschulung absolviert und wird am Unfalltag von einem Bauleiter, d. h. einem Vorgesetzten mit Sicherheitsfunktion, auf der Baustelle begleitet, der ihm technische Aspekte der Funktion beibringen soll. Die Sicherheitsfunktion dieses Vorgesetzten beinhaltet, dass die geltenden Sicherheitsgrundsätze bekannt sind und korrekt angewendet werden.

Der Bauleiter begleitet den Bauleiter-Assistenten am Unfalltag, ohne die richtigen Sicherheitsgrundsätze anzuwenden.

Als **indirekte Unfallursache** wird angenommen, dass der Bauleiter die Gefahr unterschätzt hat, die von einem nicht rechtzeitig gehörten oder gesehenen herannahenden Zug sowie von einem möglichen Übersehen von Personen durch den Triebfahrzeug ausgeht.

¹ 100 m hinter dem Signal K6-K.7 oder 10 s nach der Vorbeifahrt an Signal K6-K.7. Dieses liegt 163 m vor der Unfallstelle (ca. 23 Sekunden vor dem Unfall, bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h).

ZUSÄTZLICHE FESTSTELLUNGEN

Die Gefahr, dass ein herannahender Zug nicht rechtzeitig gehört oder gesehen wird und dass ein Triebfahrzeugführer Personen übersehen kann, wird im Leitfaden für das Personal, in der Schulung und dem Toolbox-Meeting des Subunternehmers besprochen. Dieses war jedoch unzureichend, um den durch den Unfall betroffenen Arbeitnehmern die Gefahren von Arbeiten in der Gefahrenzone einer betriebenen Strecke, die dazu noch ohne Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt wurden, zu verdeutlichen.

Die Annahme, dass eine in ihre Arbeit vertiefte Person einen ankommenden Zug rechtzeitig wahrnehmen kann, entpuppt sich als gefährliche Illusion. Dies gilt auch für die Vermutung, dass ein Triebfahrzeugführer einen Zug rechtzeitig anhalten kann.

Die Untersuchungsstelle empfiehlt dem Subunternehmer sein Personal auch weiterhin über die Gefährlichkeit von fahrenden Zügen aufzuklären und zu überlegen, wie er die bedingungslose Anwendung der Sicherheitsvereinbarungen durch sein Personal sicherstellen kann.

Der Leitfaden für das Personal des Subunternehmers sieht die Durchführung einer LMRA vor Beginn der Arbeiten vor. Der Subunternehmer beschreibt die LMRA als eine Kontrolluntersuchung in der Form eines Reflexionsprozesses. Das LMRA-Verfahren des Subunternehmers sieht jedoch nicht vor, dass Feststellungen schriftlich festgehalten werden, weshalb hinterher keine Rückverfolgung möglich ist.

Ein korrektes Ausführen der LMRA-Reflexion, wie sie der Subunternehmer vorsieht, hätte zweifellos zum Schluss führen müssen, dass die Arbeiten am 21.9. nicht sicher ausgeführt werden könnten und folglich nicht hätten ausgeführt werden dürfen.

Die Untersuchungsstelle rät dem Unternehmer, sein Personal auch weiterhin über die Bedeutung des LMRA aufzuklären und zu überlegen, wie er die Anwendung des LMRA durch sein Personal sicherstellen kann.

Angesichts der Schwere und Häufigkeit von Arbeitsunfällen² mit Arbeitern im Eisenbahnraum möchte die Untersuchungsstelle alle Bauunternehmen und den Eisenbahnsektor besonders auf diese Problematik hinweisen. Auch der Verband des Bauwesens kennt diese Problematik und organisiert, unter anderem, Aufklärungskampagnen über Gefahren im Zusammenhang mit der Ausführung von Arbeiten im Eisenbahnraum.

Die Untersuchungsstelle möchte ihre Ergebnisse und Empfehlungen einem möglichst breiten Publikum zugänglich machen und organisiert deshalb in enger Zusammenarbeit mit dem Verband des Bauwesens, dem Eisenbahnsektor und den Bauunternehmen des Eisenbahnbereichs ein Seminar³ rund um das Thema sicheres Arbeiten im Eisenbahnraum.

² Melsele, Engis, Neufvilles, Duffel usw.

³ In Anlehnung an ein zuvor organisiertes Seminar über einen Unfall auf einem Bahnübergang mit dem Titel „Pittem Lessons Learned“.

Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -vorfälle
<http://www.mobilit.belgium.be>

