

Zusammenfassung Sicherheitsuntersuchungsbericht Fehlleitung eines Zuges auf ein besetztes Gleis Zeebrugge Gleisbündel Pelikaan - 20.08.2024

TABELLE DER VERSIONEN DES BERICHTS

<u>Versionsnummer</u>	<u>Grund der Überarbeitung</u>	<u>Datum</u>
1.0	Erste Version	10.02.2026

Jegliche Verwendung dieses 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.



ZUSAMMENFASSUNG

Am Donnerstag, dem 20. August 2024 um 13.58 Uhr kommt der Güterzug E47576 auf Gleis 869 in Zeebrugge im Gleisbündel Pelikaan an. Der Triebfahrzeugführer sieht mehrere Waggons auf diesem Gleis stehen und führt eine Notbremsung durch, wodurch ein Zusammenstoß vermieden wird. Der Triebfahrzeugführer setzt die Fahrt auf Gleis 869 im Schrittempo fort, um den Bahnübergang 6 zu passieren. Der Zug E47576 kommt 5 Meter aufwärts der betroffenen Waggons zum Stehen. Es ist kein Personenschaden zu beklagen. Es entsteht kein Schaden an der Infrastruktur und dem Rollmaterial. Bis ungefähr 15.30 Uhr ist kein Verkehr von und nach Gleisbündel Pelikaan möglich.



Übersicht des Gleisbündels Pelikaan in Zeebrugge

Die Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -ereignisse (USEE) hat beschlossen, eine Sicherheitsuntersuchung des Ereignisses einzuleiten sowie die Prozesse, auf denen die RMI-Zuständigkeit (Responsable Manoeuvre Interlocuteur Gestionnaire de l'Infrastructure/Verantwortlicher Rangier-Ansprechpartner Infrastrukturverwalter) basiert, im Allgemeinen zu untersuchen.

RMI-Zuständigkeit: Das Gleisbündel Pelikaan wird nach dem RMI-Prinzip betrieben. Dieses entstand als Antwort auf die Aufteilung der SNCB im Jahr 2005, bei der Infrabel als Infrastrukturbetreiber gegründet wurde. Die Funktion des Vertreters des Bahnhofsvorstehers wurde damals aufgeteilt: Die auf den Bahnsteigen arbeitenden Vertreter von Bahnhofsvorstehern wurden bei der SNCB eingestellt, diejenigen, die in den Stellwerken arbeiteten bei Infrabel und diejenigen, die in den Gleisgruppen für die Güterbeförderung arbeiteten bei B-Cargo. Aufgrund dieser Umstrukturierung verfügte Infrabel über kein eigenes Personal mehr in den Gleisgruppen für die Güterbeförderung und die RMI-Zuständigkeit wurde entwickelt, um weiterhin bestimmte Aufgaben in diesen Gleisgruppen ausführen zu können. Dies ermöglichte den zu B-Cargo versetzten Stellvertretern von Bahnhofsvorstehern ihre Arbeit in den Gleisgruppen für die Güterbeförderung auf Grundlage eines zwischen einem Eisenbahnunternehmen und Infrabel unterzeichneten Örtlichen Protokolls fortzusetzen. Die Einführung der RMI-Zuständigkeit in einem Gleisbündel durch Infrabel bedeutet eine Aufgaben- und Befugnisübertragung vom Infrastrukturbetreiber an das Eisenbahnunternehmen, das zu diesem Zeitpunkt in dem betreffenden Gleisbündel aktiv ist.

Die direkte Ursache ist, dass einem Güterzug ein besetztes Gleis auf der Grundlage von unrichtigen Gleisinformationen zugewiesen wird.

Bei Beendigung der RMI-Zuständigkeit wird vom Infrastrukturbenutzer ein Gleis als frei gemeldet, obwohl es in Wirklichkeit noch besetzt ist.

Ein beitragender Faktor ist, dass die Übergabe der RMI-Zuständigkeit manuell über Telegramm abläuft, ohne obligatorische Validierung oder Kontrolle.

Der unzutreffende Status der Gleisbelegung wird weder vom Infrastrukturbetreiber noch vom neuen RMI-Inhaber bemerkt.

Das RMI-Verfahren ist basiert auf einem administrativen Vertrauensverhältnis zwischen aufeinanderfolgenden RMI-Inhabern und sieht nicht vor, dass bei der Übertragung oder Zuweisung eines Gleises die Gleisbelegung verpflichtend validiert oder doppelt geprüft wird. Die fehlende Überprüfung bei der Übergabe einer RMI-Zuständigkeit kann unrichtige Informationen verursachen, ohne dass diese abgefangen werden.

Ein Systemfaktor ist das Fehlen technischer Detektoren in den RMI-Gleisbündeln, wodurch der Infrastrukturbetreiber nicht die Gleisbelegung überprüfen kann.

Weil das Gleisbündel Pelikaan nur auf einer Seite Signale hat, sind für den im Gleisbündel Pelikaan aktiven RMI-Inhaber keine Detektoren vorhanden, die die tatsächliche Gleisbelegung feststellen könnten.

Die USEE empfiehlt dem DSIE, dafür zu sorgen, dass der Infrastrukturbetreiber einschätzt, ob vor der schrittweisen Abschaffung des RMI-Prozesses noch Übergangsmaßnahmen in den betreffenden Gleisbündeln nötig sind, um eine sichere und nachprüfbare Überwachung der Gleisbelegung zu garantieren.

Ein Systemfaktor ist die unzulängliche Integration des RMI-Prinzips in das Sicherheitsmanagementsystem (Risikoanalysen, Überwachung usw.) der betreffenden Eisenbahnunternehmen.

Überprüfungen zeigen, dass das RMI-Prinzip in der Vergangenheit unzureichend in das Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahnunternehmen integriert war, wodurch nicht in allen Fällen die mit den lokalen Betriebsabläufen verbundenen Risiken rechtzeitig erkannt und kontrolliert werden.

Die USEE empfiehlt dem DSIE, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnunternehmen das RMI-Prinzip strukturell in ihrem Sicherheitsmanagementsystem verankern und dass sie bei der Analyse die menschlichen und organisatorischen Faktoren berücksichtigen, insbesondere, wenn RMI-Aufgaben mit sicherheitskritischen Aufgaben kombiniert werden.

Ein Systemfaktor ist, dass die gemeinsame Identifizierung und Kontrolle von aufgabenbezogenen Risiken in der Verwaltung der RMI-Zuständigkeit momentan fehlt.

Das Fehlen einer gemeinsamen Überwachung durch Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen sowie einer expliziten Risikoanalyse bewirkt, dass die Überschneidung von Aufgaben und kognitiven Beanspruchungen unzureichend sichtbar bleibt, was die Kontrollierbarkeit von mit der RMI-Zuständigkeit kombinierten sicherheitskritischen Aufgaben verringert kann.

Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -ereignisse
<http://www.usee.be>

