



Handarbeit:
Arbeiter im
Rangierbahnhof
Limmattal
Foto: Michele Limina

Sicherheitsdefizit bei Zugvorbereitung

Neue Daten zeigen: Das SBB-Personal schickt täglich fehlerhafte Züge auf die Reise – das Risiko ist beträchtlich

Vanessa Mistic und Martin Stoll

Zürich/Simplontunnel Ein Kurzschluss. Dann stand der Zug im Simplontunnel in Flammen. Die schlecht verschlossene Platte eines Containers hatte die Fahrleitung berührt. «Durch den Lichtbogen entzündete sich die Ladung. Der Brand war fatal», erinnert sich Christoph Kupper, Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust). Die beschädigte Platte hätte dem Personal bereits bei der Kontrolle auffallen müssen. Vier Jahre später, 2015, entgleiste ein Güterzug in Daillens VD, weil die Achse nicht korrekt gewartet worden war. Säure lief aus. Und letzten Dezember verlor ein Passagierzug bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof Zürich einen Wagen.

Die drei Unfälle waren Folge von Fehlern bei der sogenannten Zugvorbereitung – der letzten Kontrolle an neu zusammengesetzten Zügen. Mindestens 3700 defekte oder fehlerhaft vorbereitete Güter- und 160 Passagierzüge verkehrten zwischen 2010 und 2016 im SBB-Streckennetz. Das zeigt eine Datenbank des Bundesamts für Verkehr (BAV), in welche die SonntagsZeitung, gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz, Einsicht verlangt hat. In die «Neue Ereignisdatenbank» müssen die ÖV-Unternehmen der Schweiz sicherheitsrelevante Störungen und Zwischenfälle melden.

Gingen 2010 knapp 140 Meldungen im Zusammenhang mit Mängeln bei der Zugvorbereitung beim Bundesamt ein, waren es im letzten Jahr bereits rund 980 – das sind mehr als zwei Vorfälle am Tag. Zugeschrieben werden die Fehler und Versäumnisse in der Regel den

Mitarbeitern, welche in die Vorbereitung der Güter- und Personenzüge involviert sind, oder den Angestellten von Firmen, die Güterwagen beladen.

Ein Tablet mit Apps soll die Arbeit erleichtern

Im Gleisfeld des Rangierbahnhofs Limmattal in Spreitenbach AG bereitet G. einen Güterzug für die Abfahrt vor. Der Rangierarbeiter, der seinen Namen nicht in der Zeitung lesen möchte, schreitet aufmerksam die Wagen ab, überprüft Bremsen und Kupplungen, schaut, ob alle Türen geschlossen sind und die Handbremse gelöst ist. Es sind die letzten Kontrollen, bevor der Zug losgeschickt wird.

An diesem Nachmittag ist die Luft eisig, das Handy zeigt 4 Grad an. «Oft beginnt die Schicht um halb eins in der Nacht und endet um halb neun Uhr morgens. Das kann hart sein», sagt G. zwischen zwei Zügen an seiner Zigarette. Seine Arbeitskleidung ist schwarz von der Karrenschmiere. In einer Hosentasche trägt er ein Tablet mit Apps, die ihn bei der Arbeit unterstützen sollen, in einer anderen steckt ein Funkgerät. Heute konnte er keinen Mangel feststellen, er gibt dem Lokführer die Erlaubnis zur Abfahrt.

Es ist ein verantwortungsvoller Job mit vielen Fehlerquellen. Schon eine lockere Schraube kann zu einem Unfall führen. Viele Güterzüge gehören privaten Firmen. Ob sie korrekt beladen wurden, überprüfen die SBB selten. Dabei kann schon die Verschiebung von Ladegut während der Fahrt einen Zug zum Entgleisen bringen.

Ladegut, welches sich verschoben hat, sei ein häufiger Grund für das Stoppen von Zügen, sagt Philipp Thalmann, Projektleiter Optimierung Zugvorbereitung bei SBB Cargo. Ein weiteres Problem sind lose Abdeckungen oder eine offene Containertüre. Das Sicherheitsniveau bei der Zugvorbereitung sei nicht gesunken, sondern gestiegen, obwohl die Zahl der Beanstandungen gestiegen sei, sagt Thalmann. Grund dafür sei die bessere Überwachung im Netz von SBB und BLS. Dafür sorgen automatische Kontrollanlagen, die Alarm schlagen, sobald sie Unregelmässigkeiten registrieren.

Die Zahl der Überwachungsanlagen im Schweizer Schienennetz wurde in den letzten Jahren aufgestockt, von 93 Anlagen 2009 auf heute 203. Wird nach einer Kontrolle durch das Bahnpersonal oder den Alarm einer Überwachungsanlage ein Zug gestoppt, muss das dem Bundesamt gemeldet werden.

Meistens können Züge mit Mängeln aus dem Verkehr gezogen werden, bevor es zu Unfällen kommt. Das zeigen die Daten. Im Zeitraum von 2010 bis 2016 ist das bei 25 von 3860 riskanten Zugfahrten nicht gelungen: Es kam zu mehreren Kollisionen von Zügen mit Gegenständen, zwei Bränden, einer Entgleisung und weiteren Vorfällen.

1994 zeigte sich, wie gefährlich Verlust von Gefahrgut sein kann

Problematisch werden die Mängel vor allem, wenn es um den Transport von leicht entflammaren, explosiven oder umweltschädlichen Substanzen geht. Auch 26 Gefahrguttransporte mit Mängeln – etwa einer offen gelassenen Tür oder einem Defekt an einem Wagen – durften in den letzten sechs Jahren das Streckennetz der SBB befahren. Aus zwei dieser Züge ist Gefahrgut ausgetreten. Schlimmeres konnte verhindert werden.

Wie gefährlich der Verlust von Gefahrgut sein kann, zeigte sich, als 1994 ein Benzingüterzug wegen eines verlorenen Radlagers vor dem Bahnhof Zürich-Affoltern entgleiste. Fünf Wagen standen in Flammen, auslaufendes Benzin gelangte in die Kanalisation und verursachte eine Explosion. Vier Häuser brannten in der Folge ab, 120 Anwohner mussten evakuiert werden, drei Personen wurden durch die Explosion schwer verletzt – ein «apokalyptisches Flammeninferno», wie die Zeitungen damals kommentierten.

Auch der Personenverkehr ist nicht von schweren Unfällen verschont geblieben. 2013 rammte der Regio-Express Cityvogel zwischen Zürich-Oerlikon und dem Flughafen Kloten einen Schnellzug. Schuld war ein geschlossener Bremszahn, der bei der obligatorischen Zugkontrolle übersehen wurde. Als 7 Notärzte und 70 Sanitäter am Unfallort eintrafen, lagen auf dem Bahndamm Passagiere mit Rückenverletzungen, Prellungen und Quetschwunden. Aus umgekippten Bahnwagen stiegen Menschen durch Fenster und Türen. Für eine tschechische Touristin kam jede Hilfe zu spät. Ein Kind wurde beim Unglück schwer verletzt, 39 weitere Menschen erlitten leichtere Blessuren.

Viele Aufgaben werden automatisiert

Bilder wie diese haben der Technisierung des Bahnbetriebs Schub gegeben. Um Fehler zu reduzieren und Sicherheitsrisiken schneller zu erkennen, wollen die SBB weiter in die Technik investieren. «Wenn ein Mangel erst auf der Rei-

se festgestellt wird, kann dies den Betrieb stören. Deshalb ist es unser Ziel, Mängel möglichst schon vor der Abfahrt des Zugs zu beheben», sagt der SBB-Entwickler Thalmann. Gemeinsam mit den österreichischen Bundesbahnen arbeiten die SBB an intelligenten Güterzug. Sensoren sollen beispielsweise Türsicherungen überwachen oder anzeigen, wenn ein Wagen nicht gleichmässig beladen ist. Zugkontrollenrichtungen sollen aufgerüstet werden. Viele Aufgaben in der Zugvorbereitung, die heute das Personal übernimmt, werden automatisiert.

Es werde immer mehr an der Ausbildung gespart, kritisiert Hubert Giger, Präsident des Schweizer Lokomotivführerverbands (VSLF), welcher auch das Rangierlokomotivpersonal vertritt. Für ein sicheres Gesamtsystem sei eine gute Ausbildung zentral. SBB-Cargo-Vertreter Thalmann widerspricht: «Wir sind zwar Konkurrenz ausgesetzt. Der Kostendruck geht aber nicht auf Kosten der Sicherheit. Unsere Leute werden regelmässig von Prüfungsexperten des Bundes geprüft und von SBB Cargo auch nach Vorgaben des Bundes ausgebildet.»

Auf seinem Weg durch das Gleisfeld des Rangierbahnhofs Limmattal läuft G. an einem defekten, mit Heizöl beladenen Kesselwagen vorbei. An einem der Waggons fehlt am Fahrgestell eine Schraube. Der Gefahrguttransport darf noch eine kurze Strecke zurücklegen, muss aber anschliessend zur Reparatur. So hat es der zuständige Experte entschieden. Vorsorglich wurden jetzt erst mal die Wagenbremsen ausgeschaltet.

Sicherheitsrelevante Vorfälle im Streckennetz der SBB

