An das UVEK/ an die SUST übermittelt	Akte	SUST	Stauts	SE Nr.	Kurzbeschreibung des Ereignisses und Ortsangabe	TU	Ereignisdatum	Eingang BAV	Bericht und allfällige Empfehlungen	Text der Sicherheitsempfehlungen	Zustand	Sicherheitsempfehlung umgesetzt? JA Zum TEIL umgesetzt NEIN	Abschlusdatum oder voraussichtliches Abschlusdatum	Stellungnahme BAV	Begründung der Nichtumsetzung von Sicherheitsempfehlungen	Bemerkungen zum Bericht oder zu den Sicherheitsempfehlungen	
	EAY66	2016011301	offen	**121**	Personenunfall in Zürich Schweighof SZU	SZU	13.01.2016	21.08.2017	SUST - Empfehlung technisch Fahrzeuge	Das BAV sollte prüfen, ob bei anderen Fahrzeugtypen ein ähnliches Sicherheitsdefizit vorliegt und die geeigneten Massnahmen für deren Behebung ergreifen.	geschlossen	JA	31.01.2018	Situation bei der SZU Die Niederflur-Doppelstockwagen NDW der Sihltalbahn und die Triebzüge Be 510 511 – 516 der Uetlibergbahn entsprechen dem aktuellen Stand der Technik. Die DPZ bzw. Doppelstockwagen im Re-Pendelzug der Sihltalbahn entsprechen nach dem LION-Refit durch die SBB einem zugelassenen aktuellen Sicherheitsstandard. Das letzte Fahrzeug wird Dez. 2017 / Jan. 2018 umgebaut. Die Zwischenwagen B221 – B224 der Uetlibergbahn Baujahr 2003 weisen beidseitig an den Türflügeln Kontaktleisten mit Druckwellenschalter auf. Systembedingt werden die Regeln der Technik damit nur ungenügend erfüllt. Durch periodischen Ersatz des Druckwellenschalters kann die Funktion des Einklemmschutzes gewährleistet werden. Weitere sicherheitsrelevante Probleme mit dieser Türe sind nicht bekannt. Die Steuerwagen 984 – 987 (Baujahr 1986) und Zwischenwagen BD 281 – 285 (Baujahr 1990) sind mit einer Schindler-Türe (ähnlich NPZ) ausgerüstet. Die minimalistische Fashlabend-Steuerung wurde 2000 – 2001 durch eine Selektron-SPS-Steuerung ersetzt. Die Fa. Enotrac wurde durch die SZU beauftragt, die Türe gemäss aktuellen Normen und Vorgaben zu beurteilen und eine Risikoanalyse durchzuführen. Sicherheitsrelevante Vorfälle sind nicht bekannt. Die Analyse mit Lösungsvorschlägen soll bis Ende 2017 abgeschlossen sein. Das weitere Vorgehen wird gemäss Regelung D RTE 49100 gestaltet. Situation bei den übrigen Bahnunternehmen Die Türen der SZU Triebwagen, die auf der Linie Zürich HB – Uetliberg eingesetzt werden, sind insofern speziell, als dass sie ungewöhnlich breite Gummilippen an den Türflügeln aufweisen. Diese Gummilippen führen dazu, dass eine Detektion von eingeklemmten Objekten oder Personen praktisch nicht möglich ist. Zudem sind die Türen dieser aus den Neunzigerjahren stammenden Fahrzeuge pneumatisch betätigt, was systembedingt zu relativ hohen Schliesskräften führt. Diese Kombination ist so nur bei diesen SZU-Triebwagen bekannt. In den Achtziger- und Neunzigerjahren wurden zahlreiche pneumatische Türen eingebaut (jedoch ohne diese breiten Gummilippen). Da diese Türsysteme erster Generation sehr störungsanfällig, unterhaltsaufwändig und schwierig zum Einstellen sind, haben viele Bahnen die Türsysteme gegen modernere Türsysteme getauscht. Die SBB beispielsweise, haben alle Fahrzeuge mit derartigen Systemen in den letzten Jahren ersetzt oder einen Totalumbau im Türbereich durchgeführt (DPZ und NPZ/ Domino). Auch viele andere Bahnen haben ihre Fahrzeuge im Türbereich um- und nachgerüstet. Aus Sicht des BAV liegt bei anderen Fahrzeugen kein vergleichbares Sicherheitsdefizit vor. Massnahmen zu dessen Behebung sind somit obsolet. Die Sicherheitsempfehlung Nr. 121 ist umgesetzt.			