

Neue Weisung: Startende Züge bei Aussensignalisierung

Information zur neuen Weisung.

Gültig ab 1.5.2024:

SBB: I-FUB 08/23

BLS: I-62027

SOB: I-5001/23

Die Bestimmungen werden bei nächstmöglicher Gelegenheit in die I-30111 überführt.

Problemstellung:

Eine mögliche Belegung durch Fahrzeuge zwischen der Zugspitze und dem Hauptsignal kann das Stellwerk nicht prüfen. Die FDV R 300.6, Ziffer 1.1.2 schreiben unter anderem vor, dass der Fahrdienstleiter kontrolliert, ob der zu befahrende Fahrweg frei ist, sofern diese Prüfung nicht durch das Stellwerk erfolgt. Diese örtliche Prüfung des Fahrweges ist durch den Fahrdienstleiter nicht mehr möglich.

(Siehe Anhang: Unfall in Zürich HB)

Mit der neuen Weisung werden Sicherheitsrisiken durch die entfallende örtliche Kontrolle des Fahrweges bis zum ersten Hauptsignal berücksichtigt.

Neue Regelung bei startenden Zügen bei Aussensignalisierung Ziffer 5.1:

«Der Lokführer fährt mit jedem startenden Zug ohne infrastrukturseitige Geschwindigkeitsüberwachung mit Fahrt auf Sicht bis zum Beginn der Überwachung durch das Zugbeeinflussungssystem oder bis die Zugspitze das nächste Hauptsignal erreicht hat.»

Demzufolge kann ein startender Zug bei einem Fahrstellungsmelder mit brennendem Pfeil und nach Beginn der infrastrukturseitigen Überwachung mit 40 km/h (ohne Fahrt auf Sicht) fahren.

Ob ein Fahrzeug auf dem Fahrweg steht, kann von Seite Infrastruktur nicht garantiert werden. Diese weiterhin mögliche Gefahr wird offenbar so in Kauf genommen und soll mittels einer Risikoanalyse überprüft worden sein.

Geschwindigkeitserhöhung bei startenden Zügen

Die v max beträgt 40 km/h:

- Bei einem Gleissignal gilt die signalisierte Geschwindigkeit erst ab dem Signal.
- Bei einem Gruppensignal gilt 40 km/h bis das Zugsende die ablenkenden Weichen bis zum ersten Hauptsignal freigelegt hat.

Anhang:

Unfall Zürich HB, Gleis A17, 6. August 2010, sechs Passagiere wurden leicht verletzt.

Der Lokführer fuhr um 4:48 h Gleis A17 aufgrund des «A» des Signalmelder korrekt ab. 300m weiter vorne vor dem Signal stand noch eine Baumaschine, welche «Vergessen» wurde. Das Signal ging automatisch und korrekt auf Fahrt.

Als Unfallursache stellte die SUST fest: *«Die Kollision ist darauf zurückzuführen, dass die Zuglenkung das Signal X17 auf Fahrt gestellt hat und im Gleis A17 (Startgleis) noch ein Hindernis stand und der Lokführer dieses aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse (Kurve, Dunkelheit) nicht früh genug erkennen konnte.»*

Damals wurde festgehalten, *«die Gefahr, dass eine automatische Fahrtstellung des Signals trotz eines Hindernisses im Startgleis möglich ist, war weder den Fahrdienstleitern noch dem Kader im Stellwerk bewusst.»* Diese Aussage ist interessant, geschehen doch solche Situationen im Betrieb durchaus.

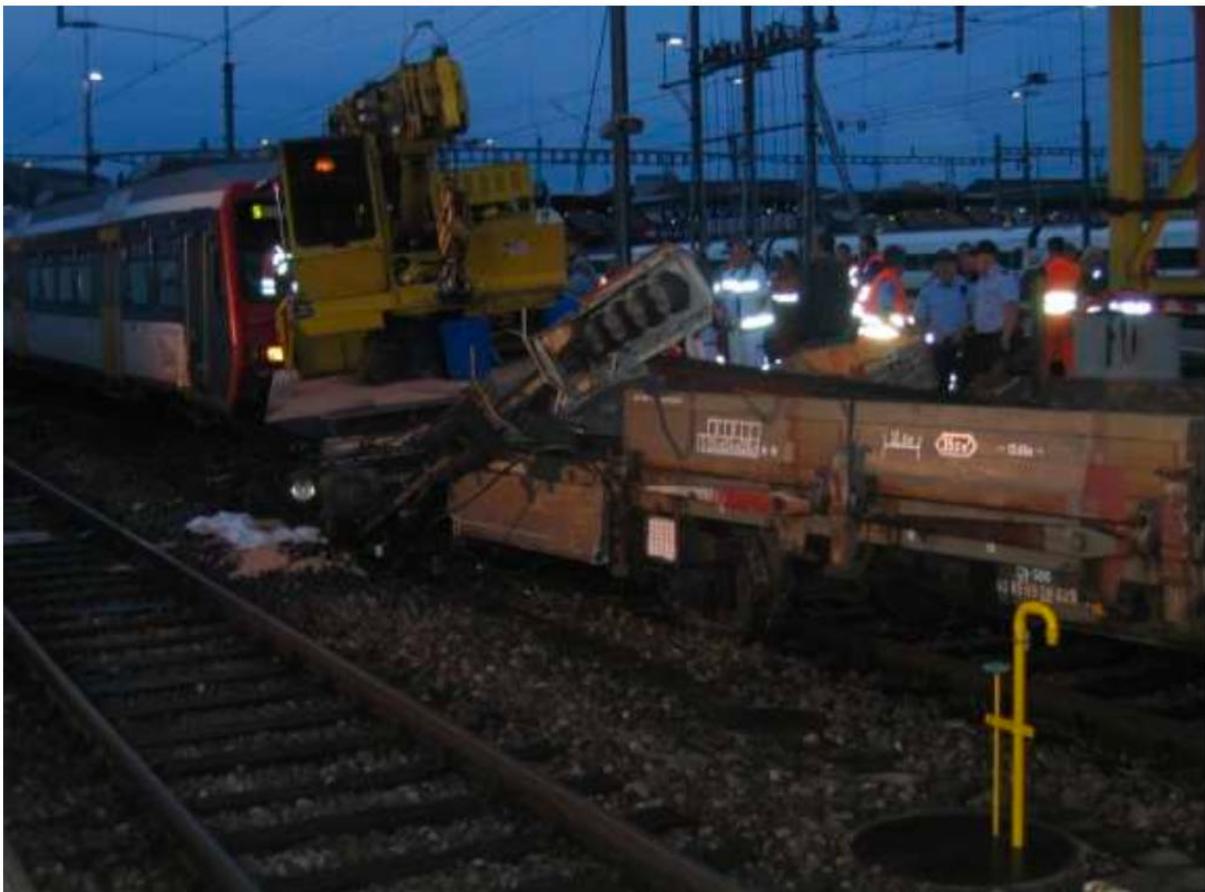


Bild: SUST-Untersuchungsbericht