

EINSCHREIBEN
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 **Bern**

Zürich, den 10. März 2022

Überfahren von Rangiergrenzen am Ende eines Bahnhofs bei den Schweizer Bahnen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wiederholt haben wir Meldungen von verschiedenen Bereichen und Abteilungen erhalten, dass die Rangiergrenzen am Ende von Bahnhöfen als Rangierfahrten nach FDV R 300.4 ohne Erlaubnis fehlerhaft überfahren wurden. Auch von Triebfahrzeugführern selbst erhielten wir von derartigen Ereignissen Kenntnis.

Dazu halten wir die folgenden Punkte fest:

- Das unerlaubte Überfahren von Rangiergrenzen stellt eine grosse Gefahr für die Eisenbahn dar. Es besteht die Gefahr von Frontalzusammenstössen.
- Diese Fahrten werden nicht durch Sicherheitseinrichtungen gesichert. Auch sind bahnhofsinterne Sicherheiten wie Flankenschutz oder Entgleisungsschuhe nicht vorhanden. Somit wird eine fehlerhafte Fahrt durch keine technische Einrichtung gestoppt.
- Es muss von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden, da diese Fahrten stellwerkstechnisch nicht zwingend als „Signalfall“ erfasst werden.
- Die Signalisierung der Rangiergrenzen weist eindeutige Mängel auf. Es werden Bahnhofendtafeln rechts des Fahrwegs in 5-6 Meter Höhe in Fahrleitungsjochs angebracht, während der Triebfahrzeugführer Zwergsignale in der Regel links auf Bodenhöhe zu beachten hat. Zudem werden durch schwarze Rangierhalttafeln, welche im Dunkeln schwer zu erkennen sind oder stellenweise auch völlig ohne Signalisierung, Fahrten aus dem Bahnhof auf die Strecke begünstigt.
- Die Anlagen werden laufend komplexer, verschachtelt oder sind ohne eigentlichen Bahnhofsteil wie Perron- und Abstellanlage. Das Erkennen des Endes von Bahnhofsanlagen oder Anlagen ohne eigentlichen Bahnhof sind immer schwieriger und können vom Fahrpersonal nicht mehr als Teil der Streckenkenntnis erwartet werden. Zumal sich auch innerhalb von Anlagen / Bahnhofsteilen Rangiergrenzen befinden.

- Der VSLF erhält viele Informationen aus den Bereichen der SBB, SOB, BLS, Turbo, TILO und weiterer Bahnen. Primär von Seite Betriebs- / Strecken-Fahrpersonal. Wir gehen jedoch davon aus, dass in den Bereichen der Infrastruktur und Dritter ebenfalls eine hohe Zahl von Verletzungen der Rangiergrenzen bekannt sind.

Wir fordern das BAV auf:

- Bei den EVU und Infrastrukturbetreibern solchen Verletzungen von Rangiergrenzen nachzugehen und diese aufarbeiten.
- Für eine einheitliche und schlüssige Signalisierung von Rangiergrenzen besorgt zu sein. Diese muss einheitliche links des Fahrwegs auf einer akzeptablen und erwartbaren Höhe angebracht werden.

Die Problematik wurde in verschiedenen Bereichen der SBB, als mit Abstand grösste Infrastrukturbetreiberin, von unserer Seite eingegeben. Eine netzweite, einheitliche und dem Gefahrenpotential entsprechenden Lösung haben wir nicht erreicht.

Aus diesen Gründen sind wir an das Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde gelangt. Wir bitten die Problematik mit der notendigenen Priorität zu behandeln.

Für Ihre Aufwendungen in diesem wichtigen Bereich der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs bedanken wir uns.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

gez. Giger

Hubert Giger
Präsident VSLF

gez. Fassbind

Raoul Fassbind
Vorstand VSLF

Kopie als e-mail an: SBB AG Infrastruktur
SBB AG Sicherheit und Produktion SP
BLS AG Infrastruktur
SOB AG Infrastruktur