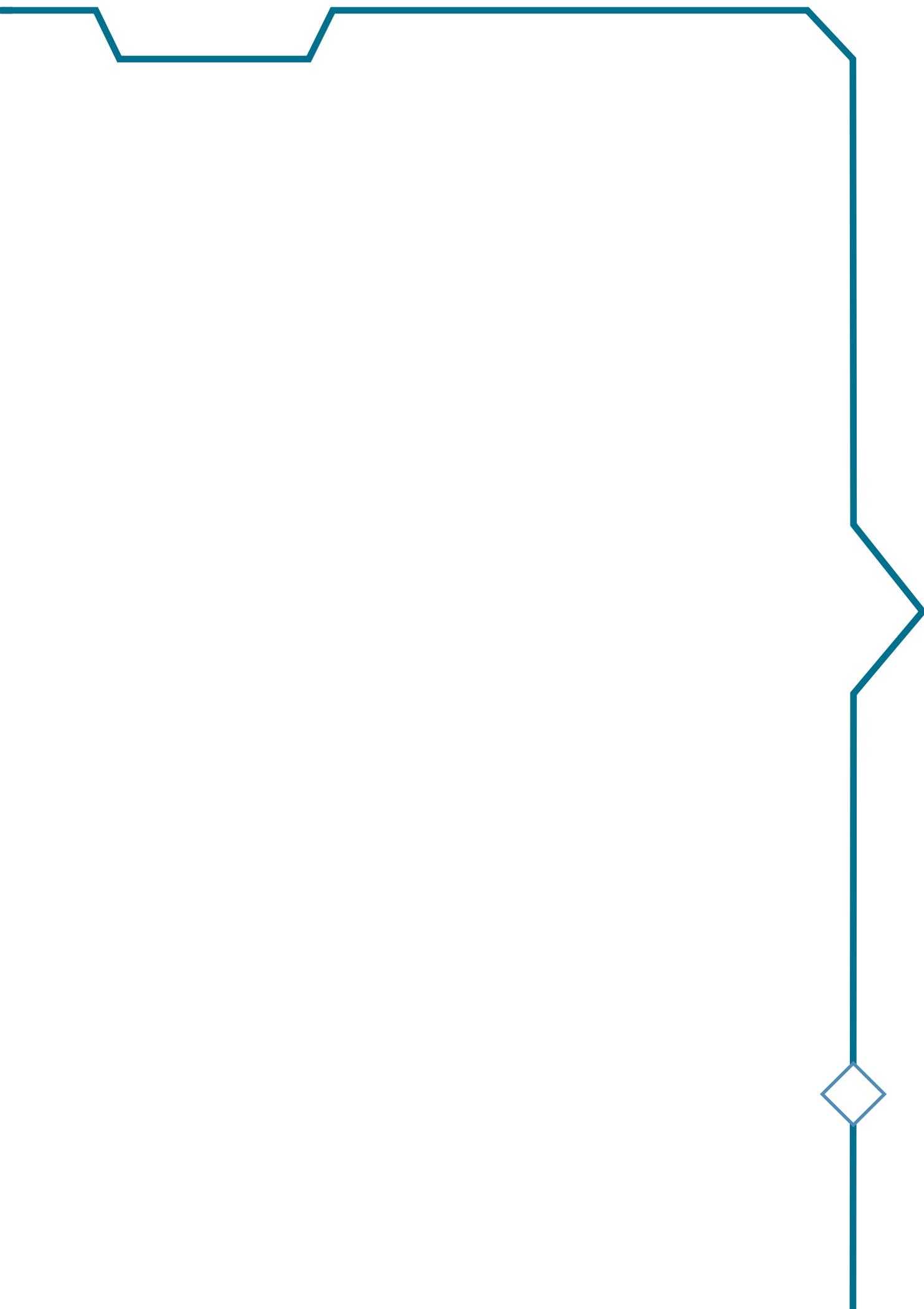


Zusammenfassung
Sicherheitsuntersuchungsbericht
Aufprall eines Personenzuges
auf eine Person auf den Gleisen
Ruisbroek - 27. Februar 2021

TABELLE DER VERSIONEN DES BERICHTS

<u>Versionsnummer</u>	<u>Grund der Überarbeitung</u>	<u>Datum</u>
1.0	Erste Version	15.06.2022

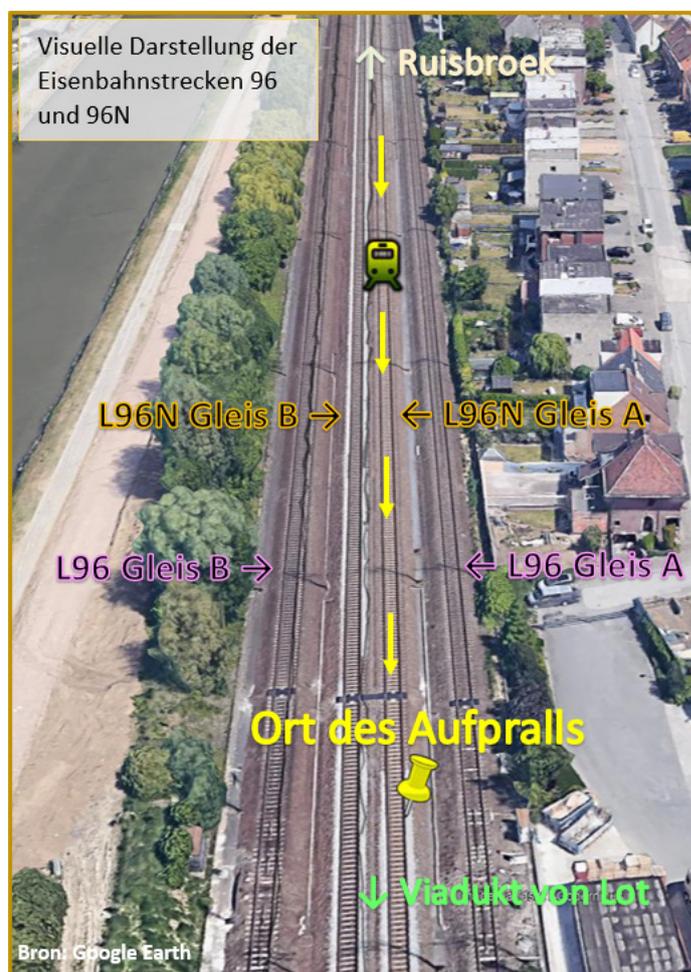
Jegliche Verwendung dieses Berichts mit einem anderen Ziel als der Unfallverhütung - zum Beispiel zur Feststellung der Haftung - insbesondere individueller oder kollektiver Schuld - wäre eine vollständige Verzerrung der Ziele dieses Berichts, der zu seiner Zusammensetzung verwendeten Methoden, der Auswahl 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

In der Nacht vom 26. auf den 27. Februar 2021 werden Signaleinrichtungs- und Kabelarbeiten durchgeführt auf L96 Gleis A, L96 Gleis B und auf L96E. Diese Arbeiten werden im Rahmen eines Auftrags des Infrastrukturbetreibers Infrabel durchgeführt, bei dem TUC RAIL als Bauleiter auftritt. Das Unternehmen APK Infra ist der Auftragnehmer, der nach einem Ausschreibungsverfahren den Auftrag ausführt.

Die Arbeiten beginnen in Buizingen und erstrecken sich über Lot Richtung Ruisbroek. Bis zum Bahnhof von Lot laufen L96 und L96N parallel nebeneinander. Hinter dem Bahnhof von Lot laufen beide Gleise von L96 ebenerdig weiter, wohingegen beide Gleise von L96N ein Viadukt hinauflaufen. Nach dem Viadukt von Lot laufen beide Gleise von L96N zwischen den Gleisen A und B von L96.



Der Gleiszwischenraum zwischen dem Gleis A von L96 und Gleis A von L96N sowie zwischen dem Gleis B von L96 und Gleis B von L96N beträgt mehr als 4,50 Meter. Gemäß den Vorschriften des Infrastrukturbetreibers und dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan des Bauleiters müssen in dieser Situation keine zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Der Auftragnehmer untersucht die Möglichkeit und Erforderlichkeit einer Kennzeichnung der Grenzlinie, an den Stellen, an denen der Abstand mehr als 4,5 Meter beträgt und führt eine Überprüfung der Risikoanalyse bezüglich der Eisenbahntätigkeiten und der allgemeinen Risikoanalyse durch unter Berücksichtigung der Unfallumstände.

Der Fahrplan, den der Auftragnehmer während der Versammlung zu Arbeitsbeginn anwendet, enthält eine Einsatzplanung, in der festgelegt ist, dass Team 1 Arbeiten auf L96 Gleis A und Team 2 auf L96 Gleis B ausführen muss. Pro Team wird ein Vorarbeiter vorgesehen und sowohl Team 1 auf L96 Gleis A als auch Team 2 auf L96 Gleis B werden mit einem Zweiwege-Kran ausgerüstet. Es wurden weder Hinweise gefunden, dass Team 1 oder Team 2 Arbeiten auf einem anderen Gleis als zugewiesen durchführen musste, noch dass sie während der Ausführung ihrer Arbeiten die Gleise von L96N überqueren mussten. Übergänge werden in der Vorstellung des Fahrplans während der Versammlung zu Arbeitsbeginn nicht angegeben.

Alle Mitarbeiter haben Anweisungen bezüglich der Sicherheitsvorkehrungen bei Arbeiten neben oder in der Nähe von Gleisen unterzeichnet. In diesen Anweisungen ist festgeschrieben, dass es ohne einen Arbeitsgrund absolut verboten ist in Betrieb befindliche Gleise zu überqueren.

Gegen 06.00 Uhr begibt sich, gemäß unserer Annahme, der Arbeitnehmer von APK Infra, aus einem unbekanntem Grund und ohne Verwendung eines Übergangs, von L96 Gleis A in die Richtung von L96 Gleis B und somit in die Gefahrenzone von L96N. Diese Änderung wird weder mitgeteilt noch diskutiert. Gegen 06.00 Uhr ist es am 27. Februar 2021 noch stets dunkel und es herrscht zu diesem Zeitpunkt dichter Nebel.

Personenzug E3726 fährt um 05.56 Uhr im Bahnhof von Brüssel-Midi los und setzt seine Reise in Richtung Ruisbroek auf L96N Gleis A fort. Während der Durchführung der Arbeiten auf L96 sind zuvor drei Schienenfahrzeuge zur Schnee- und Eisbeseitigung auf L96N durchgefahren.

Als der Arbeitnehmer von APK Infra sich auf Gleis A von L96N begibt, wird er vom Personenzug E3726 erfasst.

Der Auftragnehmer stellt seinen Mitarbeitern eine LMRA zur Verfügung, die man bei einer Änderung der Umstände oder der Planung anwendet, um, vor Tätigwerden, zunächst sowohl die Risiken als auch die Situation zu beurteilen. Dieses erwies sich als unzureichend, um den Unfall zu verhindern.

Verfahren (bspw. bezüglich der Überquerung von Gleisen) und Anweisungen (bspw. bezüglich der Ausführung einer LMRA) sind vorhanden. Ferner ist es von großer Bedeutung zu überprüfen, dass diese Verfahren und Anweisungen durch die Mitarbeiter vor Ort auch angewendet werden, sodass das Risiko der Nichteinhaltung hiervon eingeschränkt wird.

Die Wichtigkeit der Erinnerung sowohl daran, dass es nicht erlaubt ist, in Betrieb befindliche Gleise zu überqueren, als auch dass bei unvorhergesehenen Umständen Übergänge verwendet werden müssen, kann nicht genug betont werden. Der Auftragnehmer organisiert eine Wiederholung der Fortbildung bezüglich des sicheren Arbeitens entlang der Gleise sowie eine Auffrischung bezüglich der Kommunikation bei Arbeiten neben den Gleisen.

Die Untersuchungsstelle spricht keine Empfehlung aus, aufgrund der vom Auftragnehmer ergriffenen Maßnahmen.

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

