



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

BRAND DES TFZ 2068 004-7 VON ZUG 91790

am 20. Jänner 2009

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 10105
Bf Dornbirn**

BMVIT-795.123-II/BAV/UUB/SCH/2009

**BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR
Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
Fachbereich Schiene**

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem mit 1. Jänner 2006 in Kraft getretenen Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz BGBl. I Nr. 123/2005) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schifffahrtsgesetz und das Kraftfahrgesetz 1967 geändert werden, sowie auf Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 29. April 2004. Zweck der Untersuchung ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Vorfalles zur Verhütung künftiger Vorfälle. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung. Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Ohne schriftliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr darf dieser Bericht nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Besuchsadresse: A-1210 Wien, Lohnergasse 9
Postadresse: A-1000 Wien, Postfach 207
Homepage: <http://vers.bmvit.gv.at>

**Vorfallanzeige mit
Sicherheitsempfehlungen**

Inhalt

Seite

Verzeichnis der Abbildungen.....	2
Verzeichnis der Abkürzungen.....	3
Verzeichnis der Regelwerke.....	3
Vorbemerkungen.....	3
1. Allgemeine Angaben.....	3
1.1. Ort.....	3
1.2. Zeitpunkt.....	3
1.3. Witterung, Sichtverhältnisse.....	4
1.4. Beteiligte Fahrten.....	4
1.5. Zulässige Geschwindigkeit.....	4
2. Sachverhaltsdarstellung.....	4
2.1. Untersuchungsverfahren.....	4
2.2. Örtliche Verhältnisse.....	5
2.3. Hergang.....	6
2.4. Nachfolgende Untersuchungen.....	8
Im Führerraum vorgehaltener Handfeuerlöscher.....	8
Stellungnahme ÖBB-Traktion GmbH zur Überprüfung der Handfeuerlöscher.....	8
Vorhaltung von Handfeuerlöscher auf Tfz.....	9
Meldung von Leckagen der Treibstoffleitung.....	10
3. Ursache.....	10
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen.....	12
4.1. Verletzte Personen.....	12
4.2. Schäden am Tfz.....	12
4.3. Schäden an Infrastruktur.....	12
4.4. Betriebsbehinderungen.....	12
5. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten.....	12
6. Sicherheitsempfehlungen.....	13

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich.....	5
Abbildung 2	Auszug Skizze Bf Dornbirn (Nordkopf).....	5
Abbildung 3	Anschrift Feuerlöscher am kurzen Vorbau des Tfz und Inhalt.....	6
Abbildung 4	Ansicht der rechten Seite des Motorraumes.....	7
Abbildung 5	Ansicht der linken Seite des Motorraumes.....	7
Abbildung 6	Im Führerraum des Tfz vorgehaltener Handfeuerlöscher.....	8
Abbildung 7	Kontrolle der Handfeuerlöscher (1. Teil).....	8
Abbildung 8	Kontrolle der Handfeuerlöscher (2. Teil).....	9
Abbildung 9	Auszug aus Merkblatt UIC 642, Punkt 2.1.....	9
Abbildung 10	Auszug aus Merkblatt UIC 642, Punkt 3.4.....	9
Abbildung 11	Tabelle der auf Tfz vorzuhaltenden Handfeuerlöschern (Auszug).....	9
Abbildung 12	Eintragung im Reparatur-Auftragsschein.....	10
Abbildung 13	Ansicht Kabelbaum der Motorsteuerung.....	11
Abbildung 14	Detailansicht Kabelbaum der Motorsteuerung.....	11
Abbildung 15	Tabelle Verletzte Personen.....	12
Abbildung 16	Auszug aus Bsb Bf Dornbirn.....	13

Verzeichnis der Abkürzungen

ARTIS	Austrian Rail Transport Information System (elektronische Zugdatenerfassung)
Bf	Bahnhof
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
Hbf	Hauptbahnhof
IM	Infrastruktur Manager (Eisenbahn Infrastrukturunternehmen)
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
UIC	Internationale Eisenbahnverband
UUB	Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

Verzeichnis der Regelwerke

ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
Merkblatt UIC 642	Besondere Bestimmungen über Brandverhütung und Feuerbekämpfung ...
ÖBB-DV V2	Signalvorschrift
ÖBB-DV V3	Betriebsvorschrift
ÖBB-ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift
Richtlinie 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005

Vorbemerkungen

Gemäß UUG, § 5 haben *Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die Untersuchungen zielen nicht darauf ab, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären.*

1. Allgemeine Angaben

1.1. Ort

- IM ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
- Strecke 10105 Innsbruck Hbf - Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz (Lindau-Reutin)
- Bf Dornbirn

1.2. Zeitpunkt

Dienstag, 20. Jänner 2009, um 17:50 Uhr

1.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Dunkelheit, - 5 °C

1.4. Beteiligte Fahrten

Sonder-Verschubgüterzug 91790 des RU ÖBB-Rail Cargo Austria AG

Zuglauf: von Bf Feldkirch nach Bf Wolfurt

Zusammensetzung:

Tfz + 5 Wagen beladen, jedoch kein Gefahrgut

494 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)

72 m Gesamtzuglänge

69 % Bremsleistung erforderlich gemäß ÖBB-Buchfahrplan, Heft 301

71 % Bremsleistung vorhanden

100 km/h fahrplantechnisch zulässige Höchstgeschwindigkeit
durchgehend und ausreichend gebremst

Tfz 2068 004-7 (Verbrennungskraftantrieb)

13,8 m Länge über Puffer

72 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)

100 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Eigenantrieb

1.5. Zulässige Geschwindigkeit

Gemäß ÖBB-VzG der Strecke 10105 beträgt die örtlich zulässige Geschwindigkeit von km 21,900 bis km 21,616 110 km/h, ansonst 120 km/h.

Gemäß ÖBB-Buchfahrplan, Heft 301, Muster 4193 beträgt die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 100 km/h.

Im Bereich der Weichen 51 bis 55 von km 21,8 bis km 21,6 ist durch die La-West 2009, Nummer 2, „Laufende Nummer 92a“ ein Langsamfahren mit $v_{\max} = 90$ km/h (seit 2007) verfügt.

Am Ausfahrtsignal „R2“ wurde der Begriff „FREI“ signalisiert.

2. Sachverhaltsdarstellung

2.1. Untersuchungsverfahren

Es erfolgte kein Lokalausgang vor Ort durch die UUB.

Die Unterlagen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG trafen am 29. Mai 2009 bei der UUB ein.

2.2. Örtliche Verhältnisse

Der Bf Dornbirn liegt auf der zweigleisigen elektrifizierten Nebenbahn vom Bf Feldkirch zur Staatsgrenze nächst Lochau-Hörbranz (Lindau-Reutin).

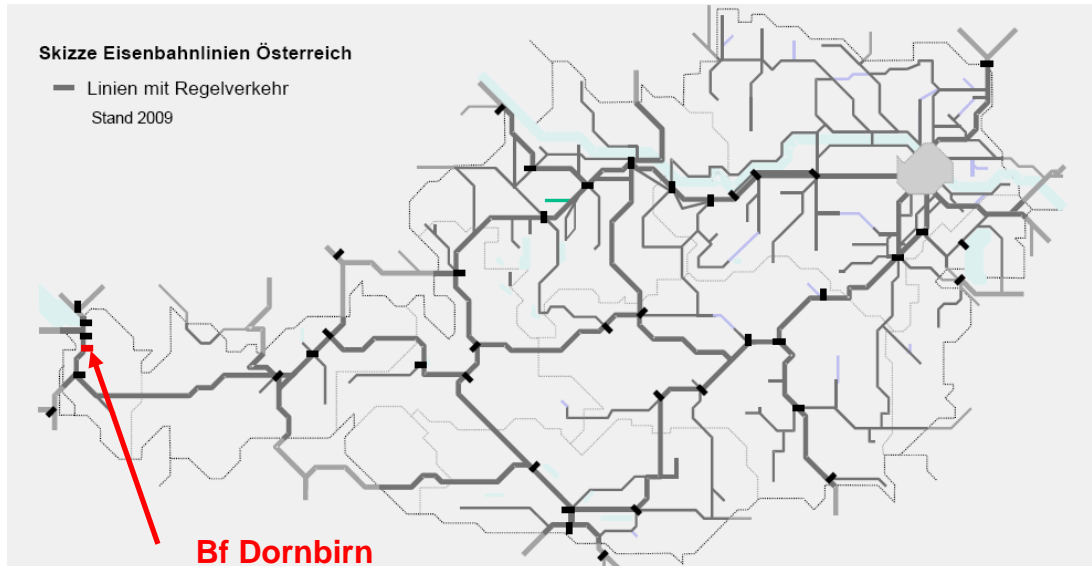


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlagen Österreich

Die Betriebsabwicklung erfolgt gemäß den Bestimmungen und Vorgaben der ÖBB-DV V2 und ÖBB-DV V3, sowie weiteren Regelwerken der ÖBB.

Im Bf Dornbirn ist ein Spurplanstellwerk der Bauart „ALCATEL“ im Einsatz und wird vom Bf Wolfurt aus fernbedient.

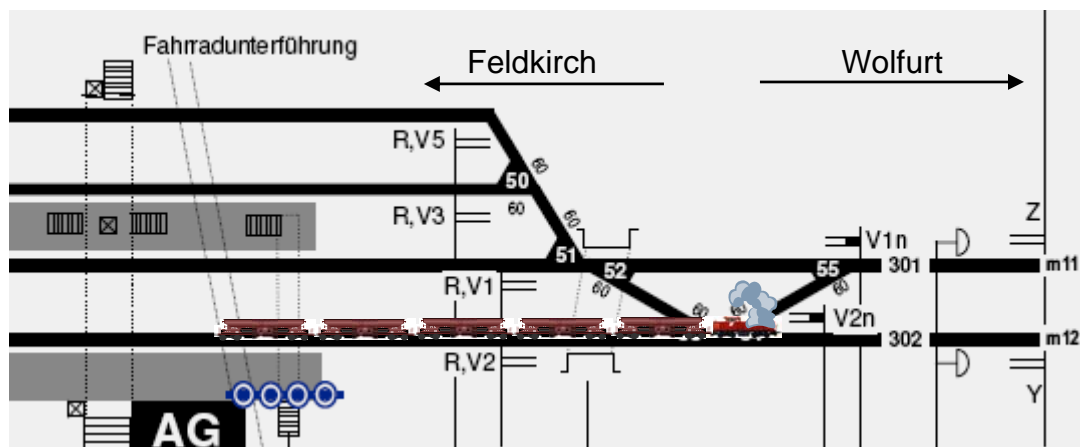


Abbildung 2 Auszug Skizze Bf Dornbirn (Nordkopf)

Situation des Tfz und der Wagen nur schematisch dargestellt.

2.3. Hergang

Z 91790 verkehrte am 20. Jänner 2009 vom Bf Feldkirch nach Bf Wolfurt. Im Führerraum des Tfz 2068 004-7 befanden sich der Tzfz und ein Verschubmitarbeiter. Der Verschubmitarbeiter stellte im Führerraum einen Dieselgeruch fest.

Um 17:50 Uhr, unmittelbar nach Weiterfahrt von Z 91790 im Bf Dornbirn, Gleis 2 in Richtung Bf Wolfurt (auf Streckengleis 2) sprach der Brandmelder des Tfz an. Es kam zu einer Rauchentwicklung im Führerraum, außerdem drang Rauch aus dem Motorraum (langer Vorbau) des Tfz.

Der Tzfz brachte Z 91790 mit einer Schnellbremsung zum Stillstand (km 21,650, Weichenbereich der Weichen 53 und 54 zwischen Ausfahrtsignal „R2“ und Vershubsignal „V2n“ des Bf Dornbirn). Weiters führte er eine Motorabschaltung durch, verständigte mittels Notruf den zuständigen Fdl (Bf Wolfurt) und veranlasste die Sperre des Streckengleises 1.

Ein durch den Tzfz unverzüglich eingeleiteter Löschversuch mit dem im Führerraum vorgehaltenen Handfeuerlöscher (Schaumlöscher, Inhalt 9 kg) scheiterte derart, dass nach Betätigung des Schlagkopfes des Handfeuerlöschers nur eine unzureichende Ausbringung des Löschmittels eingesetzt hat und die Löschwirkung dadurch ausblieb.

Daraufhin begab sich der Tzfz zum kurzen Vorbau des Tfz 2068 004-7. Hier ist an einer Tür ein Feuerlöscherzeichen angebracht; er konnte jedoch keinen Handfeuerlöscher finden.

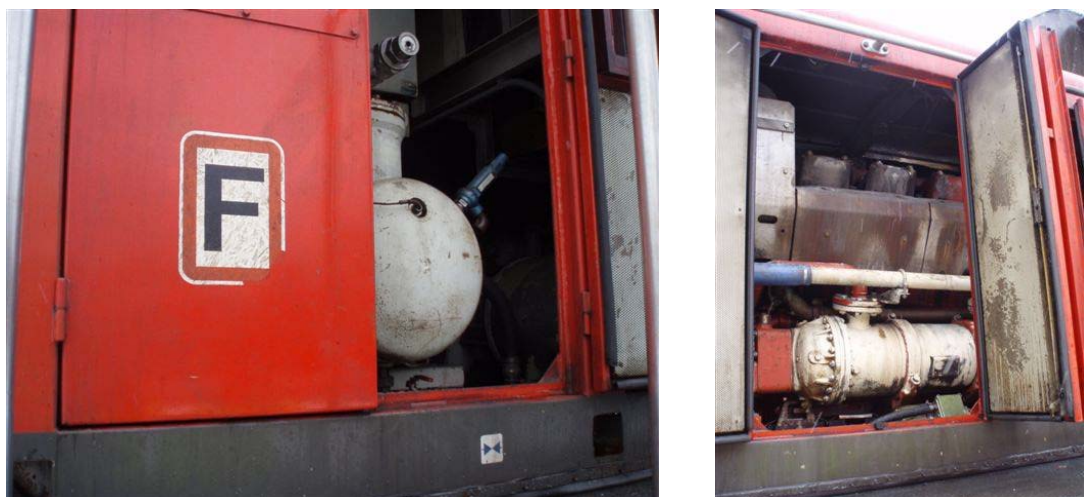


Abbildung 3 Anschrift Feuerlöscher am kurzen Vorbau des Tfz und Inhalt

Von der geöffneten Motorraumtür des Tfz tropfte brennender Dieselkraftstoff.

Der vom Tfz abgestiegene Verschubmitarbeiter rutschte im Schotterbett aus, stürzte und verletzte sich schwer an der linken Hand.

Um 17:59 Uhr wurde die Oberleitung zwischen den Bf Dornbirn – Wolfurt und um 18:01 Uhr die Oberleitung im Bf Dornbirn ausgeschaltet. Da nach dem Eintreffen der Feuerwehr Dornbirn die Oberleitung zwar ausgeschaltet, jedoch nicht geerdet war, unternahm die Feuerwehr Dornbirn aus Sicherheitsgründen keinen Löschversuch.

Es gelangt jedoch dem Tzf den Brand im Motorraum mit drei von der Feuerwehr Dornbirn zur Verfügung gestellten ABC-Pulverlöcher zu je 12 kg zu löschen.



Abbildung 4 Ansicht der rechten Seite des Motorraumes

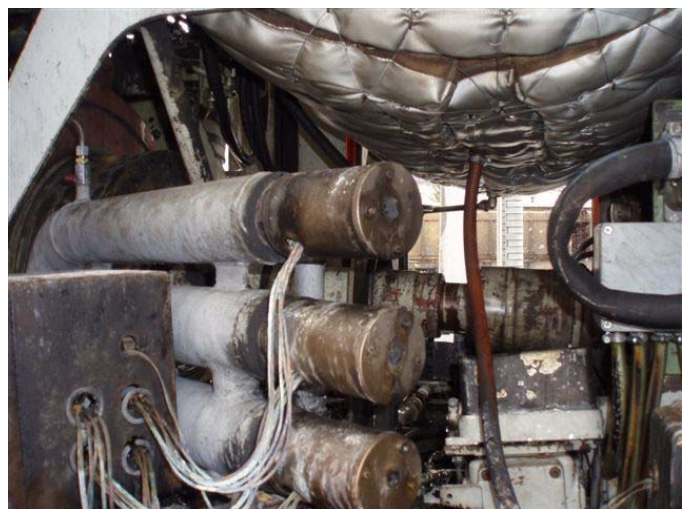


Abbildung 5 Ansicht der linken Seite des Motorraumes

Der Tzf und der Vershubmitarbeiter wurden wegen des Verdachtes einer Rauchgasvergiftung und der Handverletzung in das Krankenhaus überstellt.

Der Tzf erlitt eine leichte Rauchgasvergiftung und blieb bis zum folgenden Nachmittag in klinischer Behandlung. Der Vershubmitarbeiter erlitt einen komplizierten Bruch des fünften Mittelhandknochens der linken Hand.

2.4. Nachfolgende Untersuchungen

Im Führerraum vorgehaltener Handfeuerlöscher

Der im Führerraum vorgehaltene Handfeuerlöscher (9 kg Schaumlöscher) wurde gemäß der angebrachten Plakette zuletzt im Mai 2008 überprüft.



Abbildung 6 Im Führerraum des Tzf vorgehaltener Handfeuerlöscher

Stellungnahme ÖBB-Traktion GmbH zur Überprüfung der Handfeuerlöscher

Die Reihe 2068 ist mit einem Feuerlöscher ausgerüstet – am Führerstand (siehe Foto). Eine augenscheinliche Prüfung (inkl. Ablaufdatum) erfolgt bei einem Fahrzeugcheck 2 (alle 40-60 Tage).

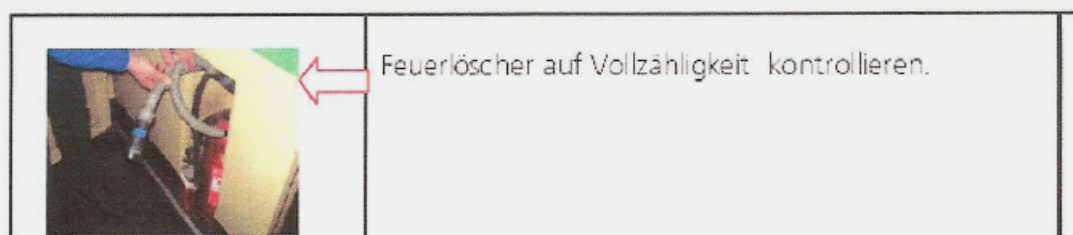


Abbildung 7 Kontrolle der Handfeuerlöscher (1. Teil)

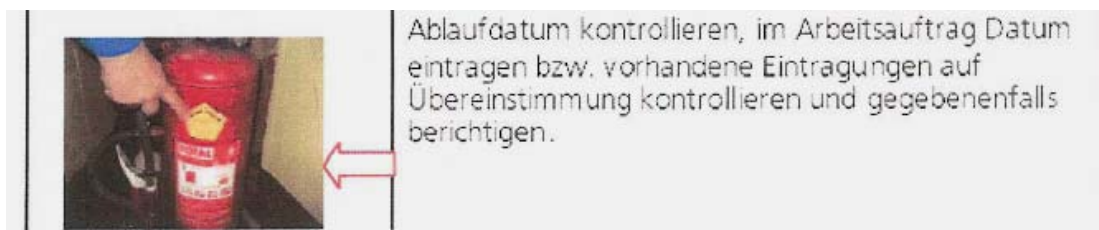


Abbildung 8 Kontrolle der Handfeuerlöscher (2. Teil)

Vorhaltung von Handfeuerlöscher auf Tfz

Gemäß Merkblatt UIC 642 sind folgende Bestimmungen gültig:

Tragbare Feuerlöscher

2.1. - Jeder Führerraum (eines Triebfahrzeuges oder eines Steuerwagens) muss mit tragbaren Feuerlöschern ausgerüstet sein, deren Inhalt in nachstehenden Punkten 3.4 - Seite 6, 4 - Seite 7, und 5.1 - Seite 8 festgelegt wird.

Abbildung 9 Auszug aus Merkblatt UIC 642, Punkt 2.1

Für Verbrennungskraft-Tfz gilt folgende Regelung:

Die in Punkt 2 - Seite 5 festgelegten Feuerlöscher müssen - verteilt auf die beiden Führerräume - einen Gesamtinhalt von mindestens 14 kg je Triebfahrzeug aufweisen.

Abbildung 10 Auszug aus Merkblatt UIC 642, Punkt 3.4

Triebfahrzeug	Glutbrandpulverlöscher G6 Inv.Nr.: 822.16.02	Flammbrandpulverlöscher P6 Inv.Nr.: 822.16.04	Schaumlöscher SG9F Inv.Nr.: 822.16.41
2016		2	
2043			2
2143			2
2048			1
2050			2
2060			1
2062			1
2064			1
2067			1
2167			1
2068			1

Im Jahr 1999 wurde zwischen der ÖBB-Traktion GmbH und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat die Vorhaltung von Handfeuerlöschern in Führerräumen von Tfz und Steuerwagen folgendermaßen geregelt (Auszug):

Abbildung 11 Tabelle der auf Tfz vorzuhaltenden Handfeuerlöschern (Auszug)

Meldung von Leckagen der Treibstoffleitung

Eine nachträgliche Eintragung „Dieselgeruch am Führerstand“ im Reparatur-Auftragschein vom 15. Jänner 2009 wurde vom eintragenden Tzfz auf Grund der sich verringernden Intensität nicht unmittelbar gemeldet.

Reparatur – Auftragschein Teil 1

Fzg. untauglich (PMU) Fzg. mindertauglich (PMM)

Bitte unbedingt L.E.L. vereinbaren !!

Fahrerbesprechung (Gang, Störungen, Warnschaltungen, Handlungen, Witterung...)

1. Dieselgeruch im Führerstand
2. Alle Handlungen besprochen

anhand von Display Fahrerbesprechung

Kombination mit anderen Fahrerbesprechungen

Sonstige Mängel
Dieselgeruch im Führerstand!

Datum: 15.1.09 Zeit: 15:00 Ort: Dornbirn

Abbildung 12 Eintragung im Reparatur-Auftragschein

3. Ursache

Durch undichte Kraftstoffleitungen gelangte Kraftstoff auf den Boden des Motorraums und entzündete sich am durchgeschmorten Kabelbaum der Motorsteuerung.

Gemäß Untersuchung durch das Werk St. Pölten der ÖBB-Technische Services GmbH befindet sich die Brandausbruchsstelle im Bereich der Verkabelung unterhalb der elektrischen Vorwärmeinrichtung. In diesem Bereich befinden sich weder Kraftstoff- noch Ölleitungen, außerdem kann in diesem Bereich eine Zündquelle durch mechanische Energie (bewegte Teile) ausgeschlossen werden.

Durch die Zerstörung des Kabelstranges kann nicht mehr genau eruiert werden, welche Leitung für die Brandursache verantwortlich ist. Aus dem Schadensbild geht eindeutig hervor, dass der Brand durch einen elektrischen Defekt im Kabelbaum der Motorsteuerung verursacht wurde.



Abbildung 13 Ansicht Kabelbaum der Motorsteuerung



Abbildung 14 Detailansicht Kabelbaum der Motorsteuerung

4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen

4.1. Verletzte Personen

Verletzte Personen Casualties	keine non	tödlich fatality	schwer serious injured	leicht easily injured
Passagiere Passengers	<input checked="" type="checkbox"/>			
Eisenbahnbedienstete Staff	<input type="checkbox"/>	0	1	1
Benützer von EK L.C. Users	<input checked="" type="checkbox"/>			
Unbefugte Personen Unauthorised Persons	<input checked="" type="checkbox"/>			
Andere Personen Other	<input checked="" type="checkbox"/>			

Abbildung 15 Tabelle Verletzte Personen

4.2. Schäden am Tfz

Schwere Beschädigung des Motorvorbaues des Tfz durch Brand und Löschpulver.

4.3. Schäden an Infrastruktur

Durch die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wurden keine Beschädigung der Infrastruktur bekanntgegeben.

4.4. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Dornbirn und Bf Wolfurt sowie Sperre der Gleise 201, 202, 203 und 205 im Bf Dornbirn von 17:50 Uhr bis 19:25 Uhr.

Weiter andauernde Sperre des Gleises 2 zwischen Bf. Dornbirn und Bf Wolfurt sowie des Gleises 202 im Bf Dornbirn von 19:25 Uhr bis 19:50 Uhr.

5. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten

In der ARTIS-Wagenliste von Z 91970 ist die „Geringste Fz-Vmax“ mit 120 km/h angegeben. Tatsächlich trifft dies nur auf die fünf im Zugverband gereihten Wagen zu. Das Tfz 2068 004-7 weist gemäß Fahrzeugdatenbank der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG bei Leistungsabgabe eine höchst zulässige Geschwindigkeit $v_{\max} = 100$ km/h auf.

In der Bsb des Bf Dornbirn gibt es folgende Angaben:

Lage

Der Bahnhof liegt an der elektrisch betriebenen ÖBB-Hauptbahnstrecke von Zell am See nach Lindau Hbf (Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz) im zweigleisigen Streckenabschnitt von Bahnhof Bludenz bis Bahnhof Bregenz und wird begrenzt durch

→ ES A / B in km 23.364 und

→ ES Y / Z in km 21.441.

Abbildung 16 Auszug aus Bsb Bf Dornbirn

Tatsächlich zählt die ÖBB-Strecke 10105 zwischen Bf Feldkirch und der Staatsgrenze nächst Lochau-Hörbranz gemäß EisbG, § 4, Absatz 1 nicht zu den Hauptbahnen.

6. Sicherheitsempfehlungen

Gemäß EU Richtlinie 49/2004, Artikel 25 - Absatz 2 werden die Empfehlungen an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Punkt	Sicherheitsempfehlung	ergeht an
8.1	<p>Derzeit werden in Tfz Handfeuerlöscher gemäß Vereinbarung der ÖBB-Traktion GmbH und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat aus 1999 vorgehalten und erfüllen jedoch nicht die Bestimmungen des Merkblattes UIC 642.</p> <p>Überprüfung, ob anstelle der derzeit geltenden Vereinbarungen, eine Richtlinie für die Ausrüstung von Tfz (und Steuerwagen) mit Handfeuerlöschern erstellt werden sollte.</p> <p>Diese Richtlinie soll unter Beachtung von Personenschutz und/oder Sachschutz die Stückzahl, die Masse (Inhalt) und das Löschmedium der vorzuhaltenden Handfeuerlöscher bezogen auf die Brandlast des jeweiligen Fahrzeuges festlegen.</p>	<p>BMVIT Eisenbahnsicherheitsbehörde</p> <p>ÖBB-Traktion GmbH</p> <p>ÖBB-Personenverkehr AG</p>
8.2	<p>Überprüfung, ob die jährlich zu erfolgenden Sicherheitsunterweisung gemäß AschG, § 14, für bestimmte Eisenbahnbedienstete (z. B. Tzfz, Zug- und Verschiebmannschaft) mit der Handhabung von Handfeuerlöschern zu erweitern wäre.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist zu Überprüfen, ob die ÖBB-DV B 28 „Brandschutzvorschrift“ noch gültig ist, bzw. durch eine Neuausgabe ersetzt wird.</p>	<p>BMVIT Eisenbahnsicherheitsbehörde</p>

Punkt	Sicherheitsempfehlung	ergeht an
8.3	Überprüfung, ob bei angebrachten Zeichen „F“ für Feuerlöscher bei Tfz ein tauglich und überprüfter Handfeuerlöscher vorgehalten ist.	ÖBB-Traktion GmbH
8.4	Überprüfung, ob durch regelmäßige Reinigung der Auffangwanne im Zuge des Fahrzeugchecks 2 (alle 40 bis 60 Tage) die Ansammlung von Brandlast verringert, bzw. ein Hinweis auf Leckagen gegeben ist.	ÖBB-Traktion GmbH
8.5	Überprüfung, ob die Angabe „Geringste Fz-Vmax“ in der ARTIS-Wagenliste auch die maximale Geschwindigkeit des Tfz berücksichtigen sollte.	ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

Die geplanten bzw. getroffenen Maßnahmen werden von den betroffenen Unternehmen an die zuständige Eisenbahnsicherheitsbehörde gemeldet.

Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind (EU Richtlinie 49/2004, Artikel 25 - Absatz 3).

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG	IM
ÖBB-Rail Cargo Austria AG	RU
ÖBB-Personenverkehr AG	RU
ÖBB-Traktions GmbH	Traktionsleister
ÖBB-Technische Services GmbH	Instandhalter
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Herr Landeshauptmann von Vorarlberg	Behörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde

Wien, am 4. Juni 2009

Der Untersuchungsleiter:

Ing. Johannes Piringer eh.

Beilagen: keine