



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ENTROLLEN VON WAGEN MIT ANSCHLIESSENDE ENTGLEISUNG

am 21. Februar 2010

**Bf Inzersdorf - Ort
Neubaugleis 107**

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 Kraftfahrzeuggesetz 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 – auch nicht auszugsweise – wiedergegeben werden.

Besuchsadresse: A-1210 Wien, Trauzlgasse 1
Postadresse: A-1000 Wien, Postfach 207
Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

BMVIT-795.187-II/BAV/UUB/SCH/2010

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

Summarischer Bericht

Inhalt

Verzeichnis der Abkürzungen.....	2
Abbildungsverzeichnis.....	2
Verzeichnis der Regelwerke.....	3
1. Allgemeine Angaben.....	3
1.1. Ort.....	3
1.2. Zeitpunkt.....	4
1.3. Witterung, Sichtverhältnisse.....	4
1.4. Beteiligte Fahrten.....	4
1.5. Örtliche Besonderheiten.....	4
2. Sachverhaltsdarstellung.....	5
2.1. Hergang.....	5
2.2. Lageskizze.....	6
2.3. Aussage Verschubleiter (auszugsweise und sinngemäß).....	6
2.4. Aussage Verschieber (auszugsweise und sinngemäß).....	7
2.5. Aussage Vizepolier (auszugsweise und sinngemäß).....	7
2.6. Aussage Vizepolier (auszugsweise und sinngemäß).....	7
2.7. Aussage Gleismeister(auszugsweise und sinngemäß).....	7
2.8. Ergebnis der Untersuchung.....	8
3. Ursache.....	8
4. Verletzte Personen und Sachschäden.....	8
4.1. Verletzte Personen.....	8
4.2. Schäden an den Wägen.....	8
4.3. Schäden an Infrastruktur.....	8
4.4. Schäden an Umwelt.....	8
4.5. Betriebsbehinderungen.....	8
5. Untersuchungsverfahren.....	8
6. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten.....	9

Verzeichnis der Abkürzungen

Bf	Bahnhof
DB	Dienstbehelf
Hbf	Hauptbahnhof
IM	Infrastruktur Manager (Eisenbahn Infrastrukturunternehmen)
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
UUB	Unfalluntersuchung des Bundes
Z	Zug

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich.....	3
Abbildung 2	Schadensbild nach der Entgleisung.....	5
Abbildung 3	Lageskizze Bf Inzersdorf - Ort.....	6
Abbildung 4	Richtlinie für Fahrten in/aus einem neu zu errichtenden Gleis (Neubaugleis).....	9

Verzeichnis der Regelwerke

Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“

EisbG Eisenbahngesetz 1957, österreichisches Bundesgesetzblatt aus 2006, Teil I,
125. Bundesgesetz

UUG 2005 Unfalluntersuchungsgesetz, österreichisches Bundesgesetzblatt aus 2005, Teil I,
123. Bundesgesetz

MeldeVO Eisb Meldeverordnung Eisenbahn 2006, österreichisches Bundesgesetzblatt aus 2005, Teil II,
279. Verordnung

Vorbemerkungen

Gemäß UUG 2005, § 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. Der gegenständliche Vorfall wird mit einem summarischen Bericht abgeschlossen, der die Fakten und gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen beinhaltet.

1. Allgemeine Angaben

1.1. Ort

- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- Strecke 10601 Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf
- Im Bf Inzersdorf - Ort
- Neubaugleis 107

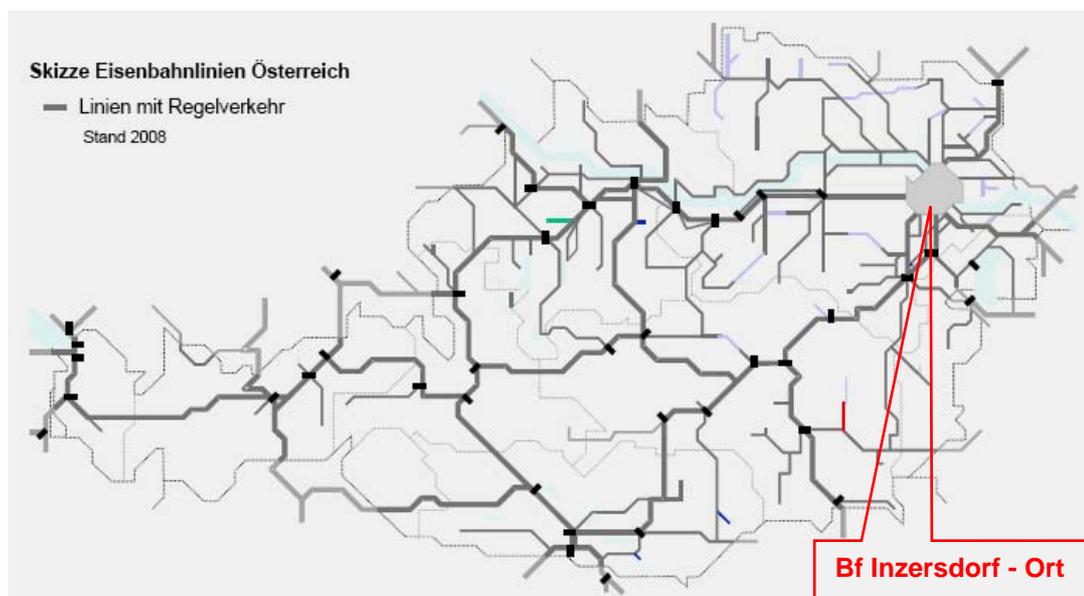


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

1.2. Zeitpunkt

Sonntag, 21. Februar 2010, um 21:25 Uhr

1.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Dunkel, sternenklar, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse

1.4. Beteiligte Fahrten

Abgestellte Wagen

Zusammensetzung:

9 Wagen

180 m Länge

644 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)

1. Wagen 31 81 3901 031-4 zur Gänze entgleist
2. Wagen 31 51 3905 579-4 zur Gänze entgleist
3. Wagen 31 51 3904 651-2 zur Gänze entgleist
4. Wagen 31 51 3909 018-9 mit vorlaufendem Drehgestell entgleist
5. Wagen 31 51 3906 189-1
6. Wagen 31 55 3917 317-1
7. Wagen 31 55 3917 593-7
8. Wagen 31 55 3917 413-8
9. Wagen 31 55 3917 677-0

Wagen 1 bis 5 (341 t, 100 m) wurden am 10.02.2010 hinterstellt

Wagen 6 bis 9 (303 t, 80 m) wurden bereits am 09.02.2010 hinterstellt

1.5. Örtliche Besonderheiten

Gemäß EisbG, § 4, Absatz 1 handelt es sich bei der Strecke 10601 um eine Hauptbahn, welche von dem IM ÖBB Infrastruktur AG betrieben wird. Gemäß EisbG, § 4, Absatz 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde zuständig.

Das betroffene Gleis 107 ist ein neu errichtetes Gleis (Neubaugleis) und liegt im Bf Inzersdorf-Ort.

Das Gleis 107 wurde dem Betrieb noch nicht übergeben.

2. Sachverhaltsdarstellung

2.1. Hergang

Die auf dem Gleis 107 abgestellten, mit Betonschwellen beladenen Wagen, entrollten über die Weiche 5 in Richtung Bf Inzersdorf-Ort. Das Gleis 107 endet an der Weiche 5 und es ist kein Gleisabschluss vorhanden. Über die Weiche 5 kann in das Neubaugleis 107 eingefahren werden. Diese war zum Vorfallszeitpunkt als Schutzweiche in den linken Strang (Gerade) gestellt. Die Wagen sind nach dem Ende des Gleises in das Schotterbett gerollt und mit 2 Oberleitungsmasten kollidiert. Ein Mast wurde dabei umgestoßen und überrollt, ein weiterer wurde geknickt und ragte in den lichten Raum des Gleises 3. Bei dem Vorfall sind 3 Wagen zur Gänze und 1 Wagen mit dem vorlaufenden Drehgestell entgleist.



Abbildung 2 Schadensbild nach der Entgleisung

2.4. Aussage Verschubaufseher (auszugsweise und sinngemäß)

Es wurde am 10.02.2010 ein Verschubauftrag für den Z 76055 erteilt, 5 beladene Schwellenwagen von Bf Wien Matzleinsdorf nach Bf Inzersdorf zu überstellen und auf Gleis 5 in Bf Inzersdorf abzustellen.

Im Bf Inzersdorf wurde ersucht die 5 Wagen auf das Gleis 7b (*Anmerkung: Gl 107*) abzustellen. Die 5 Wagen wurden in das Gleis an eine dort abgestellte Wagengruppe geschoben, gekuppelt und gesichert abgestellt. Als Sicherungsmittel wurde je ein Hemmschuh in beide Richtungen bei der äußersten Achse verwendet, sowie die Handbremse beim zweiten Wagen angezogen. Zum Zeitpunkt als die Wagen abgestellt wurden, waren Arbeiter im Gleis tätig, welche die Haltscheibe entfernt und nach Beendigung der Beistellung wieder aufgestellt haben.

2.5. Aussage Verschieber (auszugsweise und sinngemäß)

Es wurde am 10.2.2010 ein Verschubauftrag für den Z 76055 erteilt, 5 beladene Schwellenwagen von Bf Wien Matzleinsdorf nach Bf Inzersdorf zu überstellen und auf Gleis 5 in Bf Inzersdorf abzustellen.

Im Bf Inzersdorf wurde ersucht die 5 Wagen auf das Gleis 7b (*Anmerkung: Gl 107*) abzustellen. Die 5 Wagen wurden in das Gleis an eine dort abgestellte Wagengruppe geschoben, gekuppelt und gesichert abgestellt. Die Wagengruppe stand unmittelbar am Gleisende in Richtung Tunnelportal. Als Sicherungsmittel wurde je ein Hemmschuh in beide Richtungen bei der äußersten Achse verwendet, sowie die Handbremse beim zweiten Wagen angezogen. Zum Zeitpunkt als die Wagen abgestellt wurden, waren Arbeiter im Gleis tätig, welche die Haltscheibe entfernt und nach Beendigung der Beistellung wieder aufgestellt haben.

2.6. Aussage Vizepolier (auszugsweise und sinngemäß)

Am 11.02.2010 wurden während einer Begehung des Anschlussbereichs Inzersdorf die abgestellten Wagen (Gleis 107) mit Sicherungsmittel und einer Haltscheibe in Richtung Inzersdorf gesichert vorgefunden.

2.7. Aussage Gleismeister(auszugsweise und sinngemäß)

Es wurde am 10.02.2010 gebeten die für die Baustelle vorgesehenen Wagen direkt auf Gleis 107 auf die bereits im Gleis befindliche Wagengruppe beizustellen. Eine Angabe zur Art oder Anzahl der Sicherungsmittel wurde nicht gegeben. Als Vorbereitung für die Beistellung wurde angewiesen, die Haltscheibe, welche sich in Fahrtrichtung vor den Wagen befand, aus dem Gleis zu entfernen und anschließend wieder aufzustellen.

2.8. Ergebnis der Untersuchung

Am Standpunkt der letzten Achse des letzten Wagens der abgestellten Wagengruppe (Richtung Tunnelportal) wurde ein Hemmschuh vorgefunden. Der Hemmschuh in Richtung Bf Inzersdorf-Ort befand sich nach den vorgefundenen Spuren ca. 750 m vom erstentgleisten Wagen, kurz vor der Weiche 5 (Schutzweiche), wurde durch die entrollten Wagen über das Weichenherz der Weiche 5 geschliffen und ca. 1,5 m nach Gleisende vorgefunden.

Diese genauen Angaben können aufgrund der gut erkennbaren Rostspuren der Räder auf den Schienen gemacht werden, welche auch belegen, dass die Wagengruppe schon länger hinterstellt gewesen sein muss.

3. Ursache

Aufgrund der Untersuchung vor Ort, der Durcharbeitung der Unterlagen des Infrastrukturbetreibers durch die UUB und die Aussagen der Beteiligten Mitarbeiter muss mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit von einem Bahnfrevel ausgegangen werden.

4. Verletzte Personen und Sachschäden

4.1. Verletzte Personen

Keine verletzten oder getöteten Personen

4.2. Schäden an den Wägen

Schwere Schäden

4.3. Schäden an Infrastruktur

Schwere Schäden am Oberbau auf ca. 100m
Teilweise Zerstörung der Anschlussweiche
Zerstörung der EK-Sicherungstechnik (LZA, Schaltkontakte und Achszähleinrichtung)

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden

4.5. Betriebsbehinderungen

Sperre des Gleises 5. Umleitung von NP-Zügen. Verspätung von Zügen

5. Untersuchungsverfahren

- Es erfolgte ein Lokalaugenschein vor Ort durch die UUB
- Eingehende Durcharbeitung der eingelangten Unterlagen des Infrastrukturbetreibers durch die UUB

6. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten

Das neu errichtete, dem Betrieb noch nicht übergebene Gleis (Neubaugleis) 107, unterlag zum Vorfalzeitpunkt keinerlei Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers.

Anmerkung der UUB:

Bereits mit Gültigkeit vom 28.03.2010 werden Fahrten in und aus einem neu errichteten Gleis im DB des Infrastrukturbetreibers durch die Anlage 4b „Richtlinie für Fahrten in/aus einem neu zu errichtenden Gleis (Neubaugleis)“ geregelt.

Anlage 4b - Richtlinie für Fahrten in/aus einem neu zu errichtenden Gleis (Neubaugleis)

Betra Nr:

- (1) Für Fahrten in das (die) neu zu errichtende(n) Sgl/Bgl (Neubaugleis(e)) und zurück
- zwischen und auf Sgl
(Betriebsstelle) (Betriebsstelle)
- zwischen bis km auf Sgl
(Betriebsstelle)
- im Bahnhof Bgl
gelten nachstehende Bestimmungen.
- (2) Fahrten in das Neubaugleis und aus dem Neubaugleis erfolgen
- von als auch von aus,
(Betriebsstelle) (Betriebsstelle)
- im Bahnhof von (den) Gleis(en)
Ab/bis km / Signal / Weiche / Sperrschuh* (Übergabestelle)
gelten die Bestimmungen des Errichters des Neubaugleises.
- (3) Es muss eine Übergabestelle zwischen Betriebs-/Baugleis und dem Neubaugleis (ab/bis km / Signal / Weiche / Sperrschuh inkl. Lageskizze) vereinbart werden.
- (4) Die Übergabestelle muss im Bereich eines Betriebs-/Baugleises liegen.
- (5) Die Fahrten in das bzw. aus dem Neubaugleis sind bis/ab der Übergabestelle als Verschubfahrten, auf der freien Strecke als Nebenfahrten, durchzuführen.
- (6) Für Fahrten in das bzw. aus dem Neubaugleis von und nach Baugleisen gelten bis/ab der Übergabestelle die Bestimmungen der Anlage 4a.
- (7) Vom Errichter (Projektleiter) ist ein Mitarbeiter als Ansprechpartner zu nennen. Dieser Mitarbeiter ist von jeder beabsichtigten Fahrt in das Neubaugleis zu verständigen.
- (8) Die Fahrt in das Neubaugleis darf ab der Übergabestelle erst dann erfolgen, wenn die Zustimmung des vom Errichter genannten Mitarbeiters vorliegt.
- (9) Kehrt ein Verschubteil/Nebenfahrt vom Neubaugleis in ein Betriebs- oder Baugleis zurück, muss
- beim Signal /bei den Signalen
- bei (besondere Örtlichkeit).....
angehalten werden.
Für jede Fahrt aus dem Neubaugleis in Richtung Betriebsgleis gibt der zuständige Fahrdienstleiter seine gesonderte Zustimmung.
Für Fahrten aus dem Neubaugleis in ein Baugleis gibt der jeweils zuständige ÖbK die Zustimmung.
- (10) Die Fahrten im Neubaugleis regelt der Errichter (z.B. v_{max} , Bremsung, Beleuchtung, Sicherung der Fahrzeuge, Bedienung/Bewachung von EK, ...).
- (11) Alle an der Fahrt beteiligten Mitarbeiter (Fdl, Verschubleiter, Tfz-Führer, etc.) sind vor der Fahrt in das Neubaugleis durch den von der Projektleitung genannten Mitarbeiter über die Besonderheiten im Neubaugleis zu informieren.

*) Nicht Zutreffendes streichen

Abbildung 4 Richtlinie für Fahrten in/aus einem neu zu errichtenden Gleis (Neubaugleis) – Quelle: Infrastrukturbetreiber

Dieser summarische Bericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
ÖBB Infrastruktur AG	IM/RU
ÖBB Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
BMWfJ - Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationsze ntrum

Wien, am 2. Mai 2011

Der Untersuchungsleiter:
Peter Nowak eh.

Der Untersuchungsleiter:
Ing. Daniel Krätschmer, BSc. eh.

Beilage: keine