



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ENTGLEISUNG DES ZUGES 2123

am 12. September 2010

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 10901
Bahnhof Klosterneuburg-Weidling**

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-795.226-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. Zulässige Geschwindigkeit.....	4
1.6. Örtliche Besonderheiten.....	4
2. Sachverhaltsdarstellung.....	5
2.1. Hergang.....	5
2.2. Lageskizze.....	6
3. Ursache.....	6
4. Verletzte Personen und Sachschäden.....	6
4.1. Verletzte Personen.....	6
4.2. Schäden am TW.....	6
4.3. Schäden an Infrastruktur.....	7
4.4. Schäden an Umwelt.....	7
4.5. Betriebsbehinderungen.....	8
5. Untersuchungsverfahren.....	8
6. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten.....	8
7. Sicherheitsempfehlungen.....	8

Verzeichnis der Abkürzungen

Bf	Bahnhof
Fdl	Fahrdienstleiter
IM	Infrastruktur Manager (Eisenbahn Infrastrukturunternehmen)
La	Übersicht über die Langsamfahrstellen und Besonderheiten
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
TW	Triebwagen
UUB	Unfalluntersuchung des Bundes
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich.....	3
Abbildung 2	Auszug Buchfahrplan Muster R 2123 des IM.....	4
Abbildung 3	Entgleisungsstelle.....	5
Abbildung 4	Lageskizze.....	6
Abbildung 5	Aufnahme Unterseite TW.....	7
Abbildung 6	Beschädigtes Getriebegehäuse.....	7

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

ÖBB DV V2 Signalvorschrift des IM

ÖBB DV V3 Betriebsvorschrift des IM

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

- Strecke 10902 Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Gmünd N.Ö.
- Bf Klosterneuburg - Weidling
- von Streckengleis 1 nach Bahnhofsgleis 2
- km 9,159

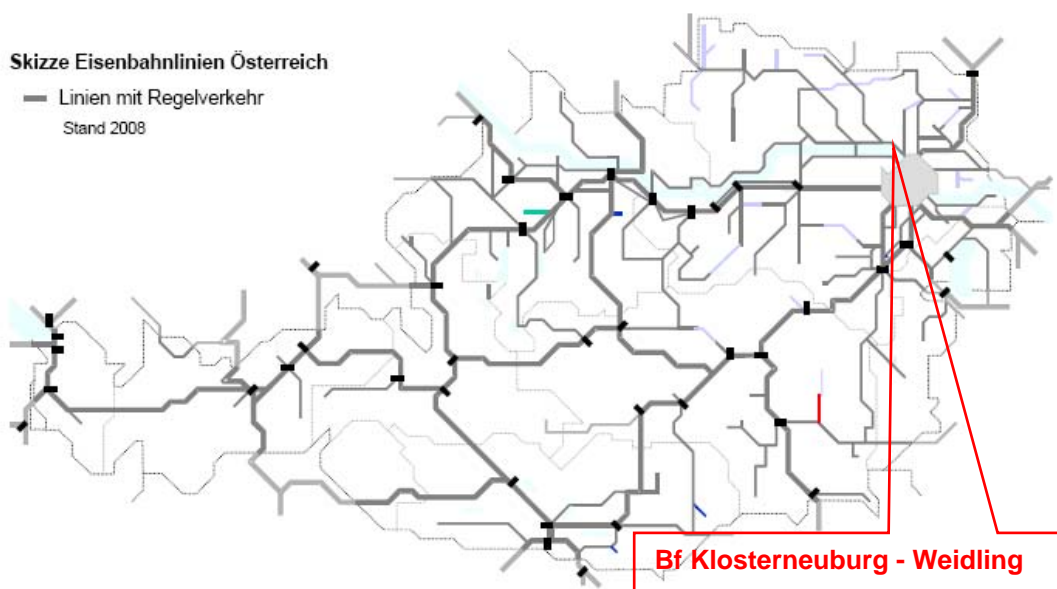


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

1.2. Zeitpunkt

12. September 2010, 05:13 Uhr

1.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, 15°C, Arbeitsstellenbeleuchtung, keine Einschränkungen der Sichtverhältnisse

1.4. Beteiligte Fahrten

Z 2123

Zuglauf: von Tulln nach Wien Franz-Josefs-Bahnhof

Zusammensetzung:

TW 4024 132-5

66,87 m Länge

139 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)

120 % Bremsleistung erforderlich gemäß Buchfahrplan des IM

150 % Bremsleistung vorhanden

Zug durchgehend und ausreichend gebremst

1.5. Zulässige Geschwindigkeit

Gemäß Buchfahrplan des IM Muster R 2123 ist im betroffenen Bereich eine Fahrplangeschwindigkeit von $v_{\max} = 110$ km/h zulässig.

The image shows a snippet of a railway timetable. It features a grid with time slots and speed limits. A red horizontal line is drawn across the grid at the 4:46 mark. The text 'Klosterneuburg-Weidling C-42' is printed across the grid, indicating the train's route. Other visible text includes 'Sbl Ken 1', 'Klosterneuburg-K. C-42', and '11.5'.

43		100	11.5	Sbl Ken 1		
	44	110	10.4	Klosterneuburg-K. C-42	10	11
4.46	4.46		8.9	Klosterneuburg-Weidling C-42	5.13	5.13

Abbildung 2 Auszug Buchfahrplan Muster R 2123 des IM

Die zum Zeitpunkt des Unfalls signalisierte Geschwindigkeit betrug 40 km/h, da in die Ablenkung gefahren werden sollte.

1.6. Örtliche Besonderheiten

Gemäß EisebG, § 4, Absatz 1 handelt es sich um eine Hauptbahn, welche von dem IM ÖBB Infrastruktur AG betrieben wird. Gemäß EisebG, § 12, Absatz 1 ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde zuständig.

Der betroffene Bereich liegt im km 9,159 auf der zweigleisigen, elektrifizierten Normalspurstrecke von Tulln nach Wien Franz-Josefs-Bahnhof.

2. Sachverhaltsdarstellung

2.1. Hergang

Das Bahnhofgleis 1 im Bf Klosterneuburg-Weidling, sowie das Streckengleis 1 zwischen Bf Klosterneuburg-Weidling und Bf Kritzendorf waren gemäß Betra 51389 seit 11. September 2010, 8:00 Uhr gesperrt. Zusätzlich wurde am 12. September 2010 um 0:35 Uhr gemäß Betra 51172 das Streckengleis 2 zwischen Bf Klosterneuburg-Weidling und Bf Kritzendorf gesperrt. Auf Grund der irrigen Annahme, dass wegen eines Softwaretausches an der Sicherungsanlage auch das Bahnhofgleis 2 des Bf Klosterneuburg-Weidling gesperrt war, wurden für den Tausch der Brückenhölzer auf Bahnhofgleis 2 die Schienen sowie die Brückenhölzer im Bereich der Weidlingbachbrücke im km 9,159 entfernt. Diese Arbeiten waren jedoch laut Betra erst ab 6:00 Uhr vorgesehen.

Um 4:40 Uhr wurde das Bahnhofgleis 1 im Bf Klosterneuburg-Weidling sowie das Streckengleis 1 zwischen Bf Klosterneuburg-Weidling und Bf Kritzendorf als frei und befahrbar gemeldet und die Gleissperren durch den betrieblichen zuständigen Fdl aufgehoben. Um 5:10 stellte der betrieblich zuständige Fdl eine taugliche Zugfahrstraße für Z 2123 vom Streckengleis 1 in das Bahnhofgleis 2 mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 40 km/h. Aufgrund der entfernten Schienen und Brückenhölzer entgleiste der Triebwagen auf dem Tragwerk der Weidlingbachbrücke mit dem vorlaufenden Drehgestell. Die zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h wurde nicht überschritten. Es wurden keine Personen verletzt.



Abbildung 3 Entgleisungsstelle

2.2. Lageskizze

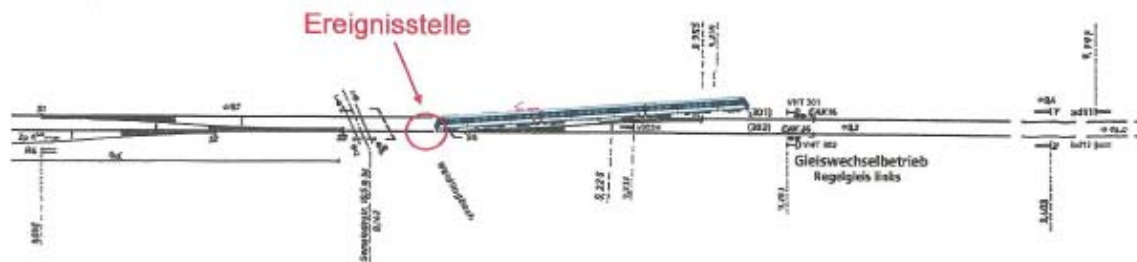


Abbildung 4 Lageskizze

3. Ursache

Auf der im Bahnhofgleis 2 des Bf Klosterneuburg Weidling befindlichen Weidlingbachbrücke wurde mit dem Tausch der Brückenhölzer begonnen ohne den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter über die Baumaßnahmen zu verständigen. Die auftretenden Rotausleuchtungen an der Sicherungsanlage (Bereich der Weichen 52 und 54) wurden durch den Einbau eines Längsverbinders beseitigt. Trotz des fehlenden Gleisstücks im Bereich der Weidlingbachbrücke traten dadurch keine weiteren Rotausleuchtungen auf, wodurch für Z 2123 eine taugliche Zugfahrstraße auf das Bahnhofgleis 2 eingestellt werden konnte.

4. Verletzte Personen und Sachschäden

4.1. Verletzte Personen

Keine verletzten oder getöteten Personen

4.2. Schäden am TW

Der TW wurde schwer beschädigt



Abbildung 5 Aufnahme Unterseite TW



Abbildung 6 Beschädigtes Getriebegehäuse

4.3. Schäden an Infrastruktur

Die Infrastruktur wurde geringfügig beschädigt.

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden

4.5. Betriebsbehinderungen

Zugverspätungen

5. Untersuchungsverfahren

Es erfolgte kein Lokalausweis vor Ort durch die UUB
Die Unterlagen der Betroffenen trafen bis am 29. April 2011 bei der UUB ein

6. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten

Keine

7. Sicherheitsempfehlungen

Keine

Dieser summarische Bericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
ÖBB Infrastruktur AG	IM/RU
ÖBB Personenverkehr AG	RU
ÖBB Produktion GmbH	RU
ÖBB Betriebsrat	Personalvertreter
BMVIT	Behörde
BMWfJ - Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

Wien, am 06. Juni 2011

Der Untersuchungsleiter:

Ing. Daniel Krätschmer BSc

Beilagen: keine