

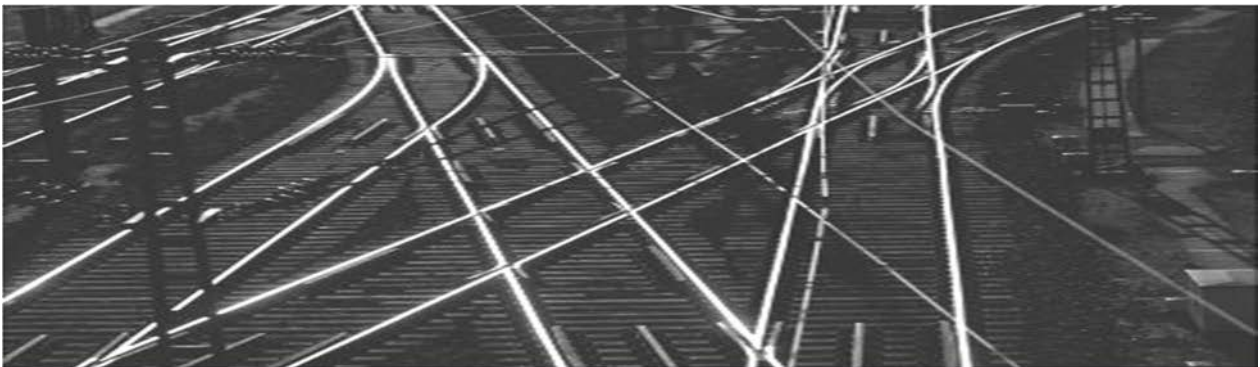


Zwischenbericht

Aktenzeichen: BEU-uu2025-12/006-3323

Stand: 02.03.2026 Version: 1.0

Erstveröffentlichung: 03.03.2026



Gefährliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb

Ereignisart:	Zugentgleisung
Datum:	31.12.2025
Zeit:	13:42 Uhr
Benachbarte Betriebsstellen:	Bf Rosenheim – Hp Pfraundorf (Inn)
Streckennummer:	5702
Kilometer:	4,41

Veröffentlicht durch:

Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Inhalt

I.	Änderungsverzeichnis	I
1	Vorbemerkungen	1
2	Zugentgleisung am 31.12.2025 zwischen dem Bf Rosenheim und dem Hp Pfraundorf (Inn)	2
2.1	Kurzbeschreibung des Ereignisses	2
2.2	Folgen	3
2.3	Untersuchungsfortgang	3
2.4	Identifizierte Sicherheitsprobleme	3

I. Änderungsverzeichnis

Änderung	Stand

1 Vorbemerkungen

Die Erstellung des Zwischenberichtes erfolgt auf Grundlage des § 5 Abs. 5 Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV). Hiernach ist zu allen formal durch eine Untersuchungsstelle eröffneten und laufenden Untersuchungen, mindestens zu jedem Jahrestag des gefährlichen Ereignisses, ein Zwischenbericht herauszugeben. Die Berichte enthalten Informationen zum Untersuchungsfortgang und zu etwaigen bei der Untersuchung identifizierten Sicherheitsproblemen. Diese Informationen basieren auf dem gegenwärtigen Untersuchungsstand, können jederzeit Änderungen unterliegen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ziel und Zweck der Untersuchungen ist es, die Ursachen von gefährlichen Ereignissen aufzuklären und hieraus Hinweise zur Verbesserung der Sicherheit abzuleiten. Untersuchungen der BEU dienen nicht dazu, ein Verschulden festzustellen oder Fragen der Haftung oder sonstiger zivilrechtlicher Ansprüche zu klären und werden unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.

Der vorliegende Unfall könnte sich als ein Ereignis innerhalb einer Unfallserie im europäischen Bahnsystem darstellen. Diese Serie betrifft Radscheibenbrüche an Güterwagen und ist bereits seit mehreren Jahren Gegenstand umfangreicher Expertenberatungen. Die BEU hat sich deshalb zur Veröffentlichung eines Zwischenberichts vor dem ersten Jahrestag des Ereignisses entschieden.

2 Zugentgleisung am 31.12.2025 zwischen dem Bf Rosenheim und dem Hp Pfraundorf (Inn)

Dieser Zwischenbericht enthält eine Kurzbeschreibung des Ereignisses und der Ereignisfolgen. Im Weiteren wird auf den Stand der Untersuchung eingegangen. Die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Zwischenberichtes identifizierten Sicherheitsprobleme werden im letzten Abschnitt benannt.

2.1 Kurzbeschreibung des Ereignisses

Am 31.12.2025 gegen 13:42 Uhr entgleiste der Güterzug DGS 43119 auf der Fahrt von München Ost Rbf nach Verona Quadrante Europa zwischen dem Bahnhof Rosenheim und dem Haltepunkt Pfraundorf (Inn) im km 4,41 der Strecke 5702 mit dem führenden Radsatz des zweiten Drehgestells des an zehnter Stelle im Zugverband laufenden Containertragwagens. Am Bahnübergang in km 6,035 wurde hierdurch eine Beschädigung verursacht, die eine Störmeldung auslöste. In der Folge setzte die Fahrdienstleiterin in Rosenheim einen Nothaltauftrag ab. Kurz zuvor hatte der Triebfahrzeugführer des Güterzugs bereits einen Druckabfall in der Hauptluftleitung festgestellt.

An dem Ereignis Beteiligte waren u. a.:

- das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB InfraGO AG),
- das Eisenbahnverkehrsunternehmen
(Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH),
- der Wagenhalter (Mercitalia Intermodal S.p.A.)
- die für die Instandhaltung zuständige Stelle in der Managementfunktion
(Mercitalia Intermodal S.p.A.)
- die für die Instandhaltung zuständige Stelle in der
Instandhaltungserbringungsfunktion (Cosmef WM)

2.2 Folgen

In Folge der Entgleisung entstanden erhebliche Schäden an der Infrastruktur sowie am betroffenen Containertragwagen einschließlich der Ladung. Die Außenhülle des Gastankcontainers wurde durch herumfliegende Teile beschädigt. Zu einem Austritt von Ladegut kam es nicht. Personen wurden weder verletzt noch getötet.

2.3 Untersuchungsfortgang

Die Untersuchung befindet sich im Prozessschritt 3 -Sachverhaltsfeststellung-. Weitere Informationen zu den Untersuchungsprozessschritten sind im Internet unter www.beu.bund.de abrufbar.

2.4 Identifizierte Sicherheitsprobleme

Die bisherigen Untersuchungen ergaben, dass die Entgleisung vom an zehnter Stelle im Wagenzug laufenden Containertragwagen ausging. Dieser entgleiste während der Fahrt zwischen dem Bahnhof Rosenheim und dem Haltepunkt Pfraundorf (Inn) zunächst mit dem in Fahrtrichtung dritten Radsatz. Der Radsatz wurde anschließend über eine Strecke von rund 1.500 m bis zum Bahnübergang in km 6,035 mitgeschleift.

Am Bahnübergang in km 6,035 entgleiste schließlich das gesamte Drehgestell, in dem sich der betroffene Radsatz befand. Aufgrund der lateralen Verschiebung des entgleisten Wagens kam es zu einer Beschädigung der Hauptluftleitung und in der Folge zu einem Druckabfall, wodurch die Bremse des Güterzuges selbsttätig anlegte. Bis zum Stillstand des Zuges, rund 670 m hinter dem Bahnübergang, wurde die Infrastruktur weiter stark beschädigt.

Am entgleisten Containertragwagen der Gattung Sgnss mit der Fahrzeugnummer 31 85 4552 414-8 wurde eine gebrochene Radscheibe identifiziert. Bruchstücke dieser konnten im Bereich der Entgleisungsstelle aufgefunden werden.

Der Containertragwagen verfügte über eine Druckluftbremse der Bauart KE-GP, ausgerüstet mit Komposit-Bremssohlen (K) der Bauart J816M sowie eine automatische Lastabbremmung.

Die BEU hat für den Bruch des betroffenen Monoblockrades eines Radsatzes der Bauart 306, sowie für die übrigen Radsätze des Wagens metallurgische Untersuchungen durch eine sachverständige Stelle veranlasst.