

Republik Österreich

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



Bundesanstalt für Verkehr Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene

Untersuchungsbericht

Geschäftszahl:	BMVIT-795-004/II/VSB/2005
Vorfall:	Entgleisung Zug 7079
Ort des Vorfalles:	Österreichische Bundesbahnen, Strecke 155 Bahnhof Scheibbs
Datum des Vorfalles:	8. Jänner 2006

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem mit 01.01.2006 in Kraft getretenen
Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005 vom 31. Oktober 2005)
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.

Verzeichnis der Abkürzungen

Bf	Bahnhof
Bh	Bremshundertstel
DV	Dienstvorschrift
Fdl	Fahrdienstleiter
IM	Infrastructure Manager (Infrastrukturbetreiber)
km	Streckenkilometer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PV	Personenverkehr AG
RU	Railway Undertaker (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Tfzf	Triebfahrzeugführer
Twg	Triebwagen
UUS-Schiene	Unfalluntersuchungsstelle des Bundes Fachbereich Schiene
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
WÜS	Weichenüberwachungssignal
Z	Zug

Ereignis

Ort:

- IM - ÖBB
 - Strecke 155; von Pöchlarn nach Kienberg-Gaming
 - Bf Scheibbs
 - Streckenkilometer 27,164

Zeitpunkt

- Sonntag 08. Jänner 2006, 19:38 Uhr

Witterung, Sichtverhältnisse:

- -2 °C, bewölkt, Dunkelheit, künstliche Beleuchtung durch das Spitzensignal des Twg, sowie der Platzbeleuchtung. Es lagen keine witterungsbedingten Einschränkungen der Sichtverhältnisse vor

Zusammensetzung beteiligter Fahrt(en)

- Regionalzug 7079 des RU ÖBB-PV
- Kienberg-Gaming - Pöchlarn gemäß Buchfahrplan Heft 150 / Fahrplanmuster 151 und Zuglaufblatt
- Zusammensetzung:
 - Twg VT 5047.039
 - Fahrplanhöchstgeschwindigkeit: 60 km/h,
 - Bh erforderlich: 59%
 - Bh vorhanden: 163 %
 - durchgehend und ausreichend gebremst.

Besondere örtliche Verhältnisse

Die Ereignisstelle befindet sich im km 27,164 in einem Linksbogen mit einem Gefälle von 3 ‰ im Bf Scheibbs auf der eingleisigen, nicht elektrifizierten ÖBB Strecke 155 von Bf Pöchlarn nach Bf Kienberg-Gaming.

Die Betriebsabwicklung erfolgt als Zugleitbetrieb gemäß den Bestimmungen der ÖBB DV V 5 (Zugleitbetrieb), ÖBB DV V 3 (Betriebsvorschrift) und der ÖBB DV V 2 (Signalvorschrift).

Der zuständige Zugleitbahnhof ist der Bf Wieselburg.

Die Zuglaufstrecke ist mit einem GPS-Erinnerungssystem, sowie mit dem unterstützenden System ZLB 01, welches im Probetrieb verwendet wird, ausgestattet.

Zuglaufmeldungen werden im Bf Wieselburg mittels Sprachspeicher aufgezeichnet.

Der Bf Scheibbs ist eine unbesetzte Zuglaufstelle mit Trapeztafeln, Weichenüberwachungssignalen und auffahrbaren Rückfallweichen.

Im Ereignisbereich beträgt die örtlich zulässige Geschwindigkeit gemäß VzG 40 km/h.

Beschreibung des Ereignisses

Z 7079 fuhr vom Bf Kienberg-Gaming nach Bf Pöchlarn. Bei Annäherung an den Bf Scheibbs erkannte der Tzfz, dass das Weichenüberwachungssignal der Einfahrweiche 53 des Bf Scheibbs erloschen war. Der Tzfz verringerte darauf seine Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h auf 12 km/h, blickte vom rollenden Twg aus auf die Stellung der Weiche 53, um durch Augenschein das gute Anliegen der Zungen- an die Backenschiene festzustellen. Nachdem der Tzfz davon überzeugt war, dass dies der Fall war, ließ er den Twg, ohne anzuhalten, mit ca. 10 km/h über die Weiche 53 rollen.

Beim Befahren der Weiche entgleiste der Twg mit dem vorlaufenden Drehgestell zur Gänze in Fahrtrichtung nach links um ca. 20 cm und kam ca. 10 m nach der Weichenspitze zum Stillstand.

Der Twg war zum Zeitpunkt des Ereignisses mit sieben Reisenden und dem Tzfz besetzt, verletzt wurde niemand.

Folgen

Durch die Entgleisung wurde der Oberbau geringfügig beschädigt. Der durchgehende Verkehr war bis am 9. Jänner 2006 unterbrochen. Für Reisezüge wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Verletzte

Keine

Sachschaden

- Fahrzeuge:
Keine
- Fahrweg:
Die Gleisanlagen wurden geringfügig beschädigt.
- Technische Einrichtungen:
Sicherheitstechnische Einrichtungen wurden geringfügig beschädigt.

Betriebsbehinderungen

Sperre des Bahnhofgleis 1 vom Bf Scheibbs, für Reisezüge wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Beweismittel / Auswertungsergebnisse

- Durch die UUS-Schiene wurde vor Ort eine Sachverhaltsaufnahme durchgeführt.
- Geschwindigkeitsmesseinrichtung des Z 7079
Die Geschwindigkeitsmesseinrichtung wurde von einem Mitarbeiter der ÖBB Traktion GmbH sichergestellt und ausgewertet.
Ergebnis:
Es erfolgte kein Anhalten vor der Einfahrweiche 53, die Weiche 53 wurde mit 12 km/h befahren.
- Befragung des Tfzf des Z 7079
Bei der Annäherung an den Bf Scheibbs wurde das erloschene Weichenüberwachungssignal der Einfahrweiche 53 erkannt. Die Geschwindigkeit wurde von ca. 40 km/h auf ca. 10 km/h verringert, um die Stellung der Weiche 53 feststellen zu können. Vom Führerstand aus wurde durch Augenschein Stellung der Weiche überprüft und in der Annahme, dass die erforderliche Endlage gegeben war, wurde die Fahrt ohne anzuhalten mit einer Geschwindigkeit von ca. 10 km/h fortgesetzt. Beim Befahren der Weichenspitze kam es zur Entgleisung des vorderen Drehgestells, der Twg wurde sofort angehalten.

Sachverhaltsaufnahme

- Bei der Untersuchung vor Ort wurde festgestellt, dass zwischen der vermeintlich anliegenden Zungenschiene und der Backschiene ein Holzstück eingeklemmt war. Obwohl augenscheinlich ein gutes Anliegen der Zungen- an die Backenschiene gegeben war (Feststellung durch einen sicherungstechnischen Mitarbeiter, siehe auch Bilddokumentation), hatte die Weiche keine Endlage erreicht.
- Gemäß den Bestimmungen des § 14 Abs. 2 der ÖBB DV V 5, Zugleitbetrieb, muss in Zuglaufstellen mit Rückfallweichen bei verloschenem Weichenüberwachungssignal vor Erreichen der ersten Rückfallweiche grundsätzlich angehalten werden. Das gute Anliegen der Zungen- an die Backenschiene für die Grundstellung der Rückfallweiche ist durch Augenschein festzustellen. Trifft dies zu, darf die Weiche mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Der Zugleitfahrdienst-leiter ist vom verloschenen Weichenüberwachungssignal zu verständigen.
Das Anhalten vor der ersten Weiche nur darf entfallen, wenn bei einer Änderung der festgelegten Einfahrgleise gem. § 13 Abs 14 der ÖBB DV V 5 der Zug von der Nichtbeachtung des erloschenen Weichenüberwachungssignals schriftlich verständigt wurde.

Ursache

Die Bestimmungen des § 14 Abs. 2 der ÖBB DV V 5, Zugleitbetrieb, wurden nicht im erforderlichem Umfang eingehalten (kein Anhalten vor der ersten Rückfallweiche, Befahren der Rückfallweiche in Schrittgeschwindigkeit).

Sicherheitsempfehlung

- Überprüfung der Bestimmungen des § 14 Abs. 2 der ÖBB DV V 5, Zugleitbetrieb, im Hinblick auf Anwendbarkeit in der Praxis, wobei insbesondere darauf einzugehen wäre, wie die augenscheinliche Prüfung des guten Anliegens der Zungen- an die Backenschiene durch den Tzfz durchzuführen ist (Art und Umfang der Prüfung, Standort für die Prüfung).
- Erstellung einer Checkliste mit den notwendigen Parametern für die Prüfung, welche dem Tzfz mit den erforderlichen Unterlagen für die Fahrt auszufolgen ist.

Beilage 1

Bilddokumentation

Beilage 2

Berücksichtigte Stellungnahmen

Wien, am 25. Jänner 2006

Der Untersuchungsleiter:

Erich Landl e.h.

Beilage 1: Bilddokumentation



Beilage 2: Berücksichtigte Stellungnahmen

Stelle /Person	Fremdzahl	Datum	Punkt(e)
ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG	NB 2 02-01-1.002.c-2006	02.03.06	Witterung, Sichtverhältnisse Zusammensetzung der Fahrten Besondere örtliche Verhältnisse Beweismittel und Auswertungsergebnisse Sachverhaltsaufnahme