



*Verkehrssicherheitsarbeit  
für Österreich*

## **KOLLISION DES SCHNELL- BAHNZUGES 26471 MIT EINEM ARBEITSZUG**

**am 9. Oktober 2009**

**Österreichische Bundesbahnen  
im Bahnhof Wien Matzleinsdorf**

**BMVIT-795.173-II/BAV/UUB/SCH/2009**

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

**Untersuchungsbericht**

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

Inhalt	Seite
Verzeichnis der Abbildungen .....	3
Verzeichnis der Abkürzungen.....	3
Verzeichnis der Regelwerke .....	3
Vorbemerkungen .....	4
1. Zusammenfassung .....	4
2. Allgemeine Angaben.....	4
2.1. Ort .....	4
2.2. Zeitpunkt.....	6
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse.....	6
3. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt .....	6
4. Besondere örtliche Verhältnisse .....	6
4.1. Örtliche Besonderheiten.....	6
4.2. Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten .....	7
4.3. Buchfahrplan .....	8
4.4. Signalisierte Geschwindigkeit .....	9
5. Beschreibung des Vorfalles .....	9
6. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen .....	10
6.1. Verletzte Personen.....	10
Verletzte Personen .....	10
6.2. Sachschäden an Infrastruktur .....	10
6.3. Sachschäden an Fahrzeugen .....	10
6.4. Sachschäden Zusammenfassung.....	10
6.5. Betriebsbehinderungen .....	11
6.6. Schäden an Umwelt.....	11
7. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen .....	11
8. Untersuchungsverfahren.....	11
9. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse .....	12
9.1. Augenscheinliche Untersuchung vor Ort .....	12
9.2. Auswertung des Untersuchungsaktes der ÖBB-Infrastruktur AG .....	12
9.3. Auswertung der Registriereinrichtung des Tfz .....	14
9.4. Aussage Tfz Z 26471 ( <i>auszugsweise und sinngemäß</i> ).....	15
9.5. Aussage KI – Führer und Verschubleiter ( <i>auszugsweise und sinngemäß</i> ).....	15
9.6. Aussage Einschüler (Ortskenntnis) am SKI ( <i>auszugsweise und sinngemäß</i> ).....	15
9.7. Aussage SKI - Fahrer ( <i>auszugsweise und sinngemäß</i> ).....	16
9.8. Aussage Fdl Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf ( <i>auszugsweise und sinngemäß</i> )	16
10. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten .....	16
11. Ursache .....	17
12. Berücksichtigte Stellungnahmen.....	17
13. Sicherheitsempfehlungen .....	17
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen .....	20

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1	Kollisionsstelle	4
Abbildung 2	Skizze Eisenbahnlinien mit Regelverkehr	5
Abbildung 3	Streckenplan des Bf Wien Matzleinsdorf	5
Abbildung 4	Auszug aus ÖBB-VzG	7
Abbildung 5	Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan	8
Abbildung 6	Skizze der Kollisionsstelle	9
Abbildung 7	Tabelle verletzte Personen	10
Abbildung 8	Skizze Position der Isolierlasche	12
Abbildung 9	Graphische Darstellung der Fahrdaten	14

## Verzeichnis der Abkürzungen

BETRA	Betriebs- und Bauanweisung
Bf	Bahnhof
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DB	Dienstbehelf
DKW	Doppelkreuzungsweiche
DV	Dienstvorschrift
Fdl	Fahrdienstleiter
Gl	Gleis
Hbf	Hauptbahnhof
Hz	Hertz
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
KI	Kleinwagen
NSA	National Safety Authority (Nationale Sicherheitsbehörde)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SB	Schnellbahn
Sch	Schutzsignal
SKI	Schwerkleinwagen
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
Tw	Triebwagen
UUB	Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Schiene
V	Verschubsignal
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
W	Weiche
Wg	Wagen
Z	Zug
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift

## Verzeichnis der Regelwerke

ÖBB-DB 601.02	Bestimmungen für BETRA
EisbG	Eisenbahngesetz 1957, österreichisches Bundesgesetzblatt aus 2006, Teil I, 123. Bundesgesetz
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006, österreichisches Bundesgesetzblatt aus 2005, Teil II, 279. Verordnung
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, österreichisches Bundesgesetzblatt aus 2005, Teil I, 123. Bundesgesetz

## 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. Zusammenfassung

Am 9. Oktober 2009 um 12.15 Uhr kollidierte im Bahnhof Wien Matzleinsdorf der in Richtung Wiener Neustadt fahrende Z 26471 mit einem im Bereich der Großbaustelle Wien Matzleinsdorf verkehrenden geschobenen Arbeitszug bestehend aus einem motorisierten Arbeitsfahrzeug und 9 beladenen Schotterwagen.

Durch die Kollision entgleiste der 1. Wg (Steuerwagen) des Z 26471 mit allen Achsen und geriet in Schräglage sowie das Arbeitsfahrzeug (SKI) und der 1. Wg des Arbeitszuges zum Teil mit allen Achsen. Dabei wurden 14 Personen teilweise schwer verletzt.



Abbildung 1 Kollisionsstelle

## 2. Allgemeine Angaben

### 2.1. Ort

IM ÖBB Infrastruktur AG

- Strecke 10501 von Wien Südbahnhof nach Staatsgrenze nächst Spielfeld Straß (Sentilj)
- Bf Wien Matzleinsdorf
- GI 252, W 130
- km 1,748

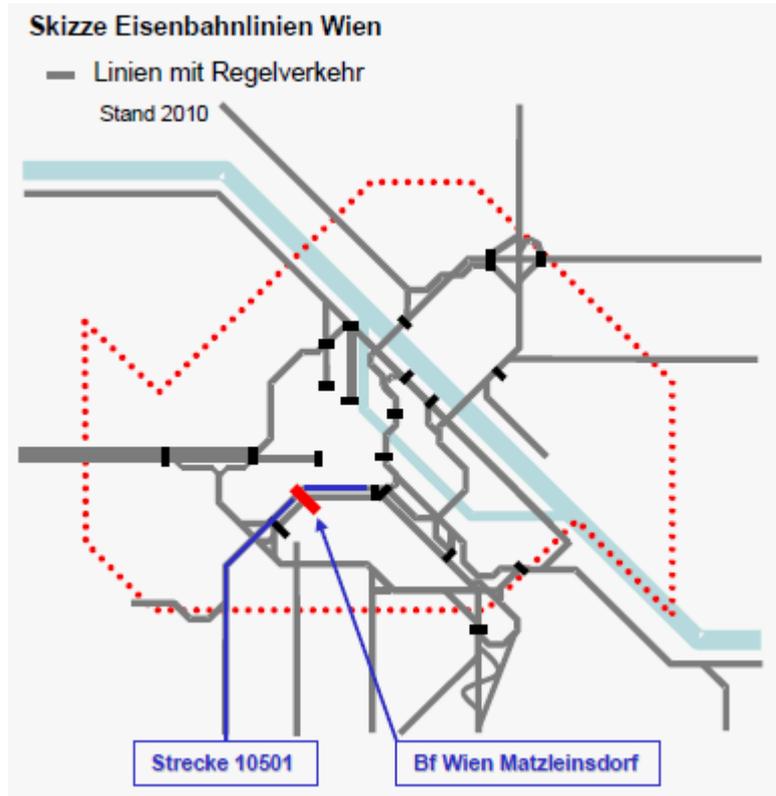


Abbildung 2 Skizze Eisenbahnlinien mit Regelverkehr

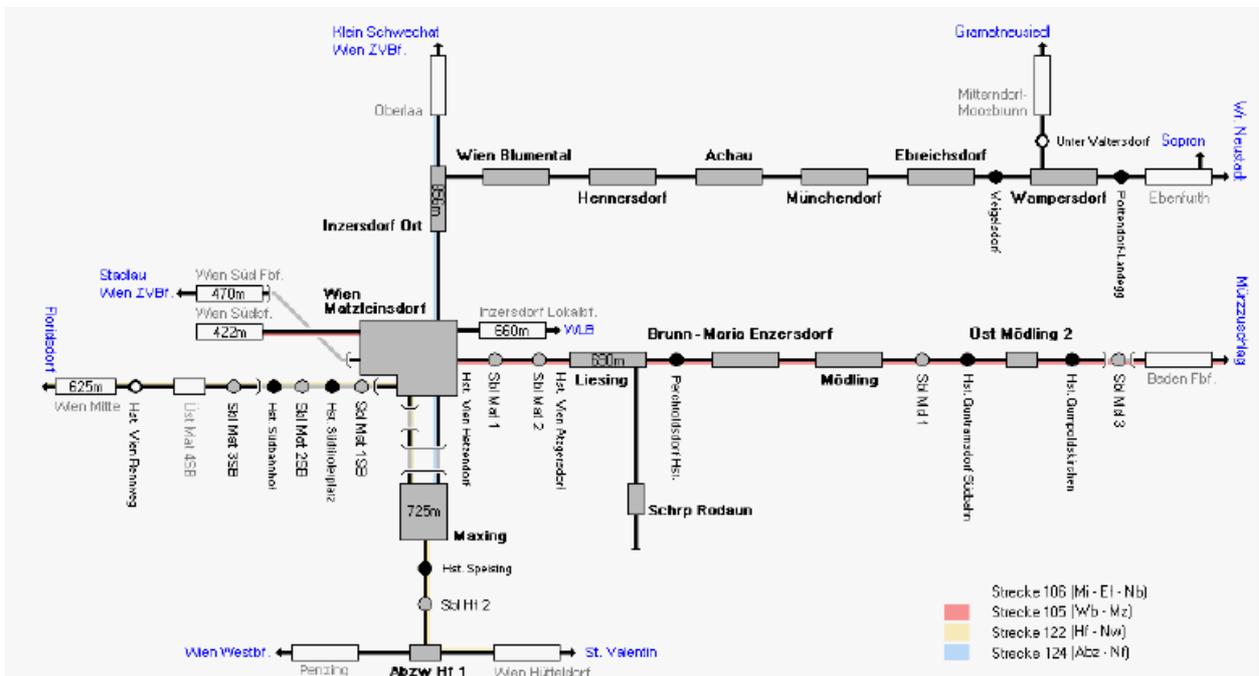


Abbildung 3 Streckenplan des Bf Wien Matzleinsdorf

## 2.2. Zeitpunkt

Freitag, 9. Oktober 2009, um 12:15 Uhr

## 2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

+ 18 °C, es lagen keine witterungsbedingten Einschränkungen der Sichtverhältnisse vor

# 3. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

## Fahrt 1: SB 26471 (RU ÖBB-Personenverkehr AG)

Zuglauf: von Bf Hollabrunn nach Bf Wiener Neustadt

Zusammensetzung:

- 288 t Gesamtzuggewicht (Masse gemäß Maß- u. Eichgesetz)
- 140 m Gesamtzuglänge
- Tw 4020.215 (führend) gekuppelt mit Tw 4020.272 (bestehend aus jeweils 3 Fzg)
- gemäß ÖBB Buchfahrplan Heft 851, Fahrplanmuster 1833
- Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 120 km/h
- Bremsleistung erforderlich 103 %
- Bremsleistung vorhanden 153 %
- durchgehend und ausreichend gebremst

## Fahrt 2: Verschubfahrt

Fahrtverlauf: Verschub (geschoben) von GI 359 nach GI 309 über GI 252

Zusammensetzung:

- 428 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- u. Eichgesetz)
- 102 m Gesamtlänge
- 9 Wg
- SKI X 628.005
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit  $V_{max}$  25 km/h (wurde eingehalten)
- Alle Fzg an die durchgehende Hauptluftleitung angeschlossen
- durchgehend und ausreichend gebremst

# 4. Besondere örtliche Verhältnisse

## 4.1. Örtliche Besonderheiten

Gemäß 2. HL-VO ist die Strecke „Raum Wien – Baden – Gloggnitz“ eine Hochleistungsstrecke und somit gemäß EisbG, § 4, Absatz 1 eine Hauptbahn.

Gemäß Homepage des BMVIT

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/interoperabilitaet/arbeitsgruppe/20044062/3/beilage2.pdf> ist diese Strecke eine interoperable Strecke für Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Der Bf Wien Matzleinsdorf ist Unterwegs- und Abzweigbahnhof der ÖBB Strecken 10501, 12201 und 10615 sowie Anfangspunkt der ÖBB Strecken 10601, 10616, 12212 und 12501. Der Bf Wien Matzleinsdorf liegt im km 2,442 der zweigleisigen Hauptbahn der Strecke 10501 von Wien Südbahnhof (Wb) nach Staatsgrenze nächst Spielfeld Straß (Sentilj)

Die Betriebsabwicklung erfolgt gemäß den Bestimmungen und Vorgaben der Dienstvorschriften sowie weiteren Regelwerken des IM.  
Der Bf Wien Matzleinsdorf ist mit einem elektronischen Stellwerk der Bauart Siemens ausgerüstet.

Im relevanten Bereich findet für GI und W als Gleisfreimeldeanlage eine 100 Hz Gleisolierung Verwendung. Die Vorfalstelle befindet sich im neu zu errichtenden Bereich des Hbf Wien (Bf-Teil Wien Matzleinsdorf). Zum Zeitpunkt des Vorfalles befindet sich das GI 309 in Errichtung (nicht als Betriebsgleis übergeben) und ist durch die DKW 129/130 mit dem Betriebsgleis 252 verbunden.

#### 4.2. Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten

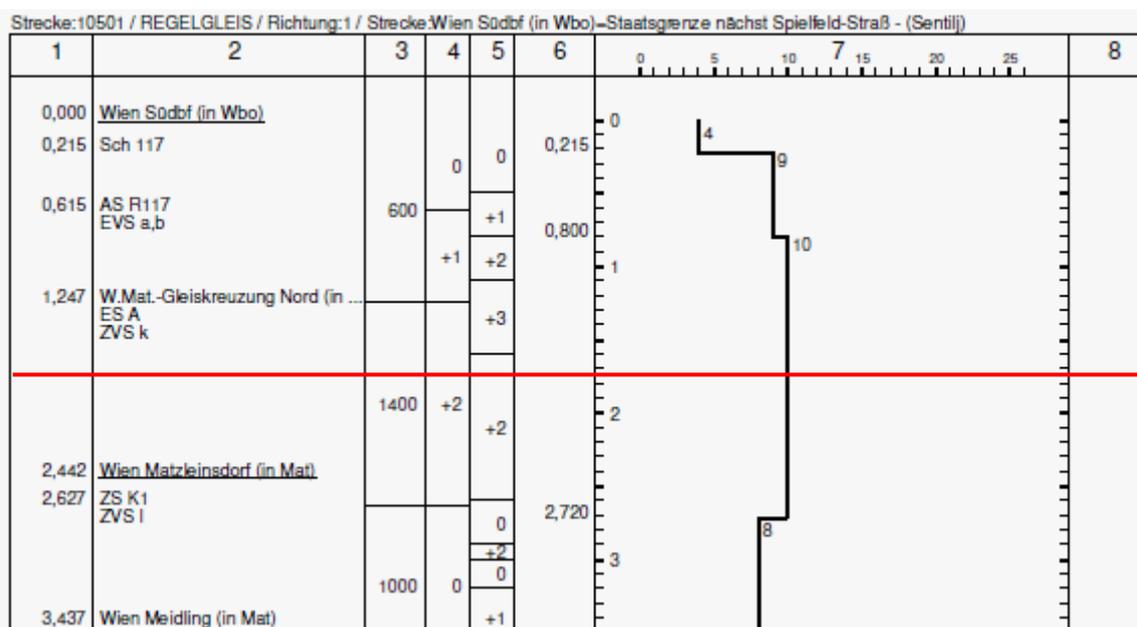


Abbildung 4 Auszug aus ÖBB-VzG

Die zulässige Geschwindigkeit gemäß ÖBB-VzG beträgt 100 km/h



#### 4.4. Signalisierte Geschwindigkeit

Das zugehörige Zwischensignal F4 signalisierte „Frei mit 40 km/h“.

### 5. Beschreibung des Vorfalles

Am Freitag, den 9. Oktober 2009, um 12:15 Uhr kam es bei der signalmäßig tauglichen Fahrt des Z 26471 im Bf Wien Matzleinsdorf auf GI 252 zu einer Kollision mit dem im Gleis 309 im Bereich der W 130 nicht grenzfrei stillstehenden SKI X 628.005.

Der SKI X 628.005 fuhr mit 9 Schotterwagen als geschobene Verschubfahrt von GI 359 nach GI 309 über GI 252 (DKW 129/130). Bei der Verschubfahrt im GI 309 musste vor der W 803 angehalten werden um diese umzustellen, da die W in ein GI führte in dem sich ein Bagger befand. Auf Grund dieses Umstandes kam der SKL X 628.005 im GI 309 nicht grenzfrei zu GI 252 im Bereich der W 130 zum Stillstand. Da die Isolierlasche vom GI 309 zum GI 252 nicht grenzfrei angebracht war, kam es sicherungstechnisch zur Gleisfreimeldung an das Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf, obwohl sich der SKI noch im lichten Raum (Fahrraum) des GI 252 befand. Auf Grund der angezeigten Ordnungsstellung (Gleisfreimeldung) am Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf konnte für Z 26471 eine Zugstraße von der Strecke 12201 (Gleis 4 SB) nach Gleis 362 über Gleis 252 mit der Signalisierung „Frei mit 40 km/h“ am Zwischensignal F4 eingestellt werden.

Der Z 26471 fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca.  $V_{max}$  35 km/h, als im Bereich des GI 252 der nicht grenzfrei stillstehende SKI X 628.005 erkannt wurde und es darauf sofort zur Kollision kam. Eine Schnellbremsung konnte auf Grund der kurzen Wegstrecke nicht mehr eingeleitet werden.

Der führende Steuerwagen (6020.215-7) des Z 26471 kollidierte seitlich rechts mit dem in den lichten Raum des GI 252 ragenden SKI X 628.005 (Puffer und Hauptrahmen).

Der stillstehende SKI X 628.005 wurde ca. 3,3 m in Längsrichtung geschoben und entgleiste mit beiden Achsen um ca. 1,5 m nach rechts. Der dem SKI vorgereichte Schotterwagen (Wg.Nr. 80 81 9720 700-00) entgleiste ebenfalls mit beiden Achsen.

Der führende Steuerwagen (6020.215-7) des Z 26471 entgleiste mit allen Achsen und kippte ca. 30 Grad nach links.

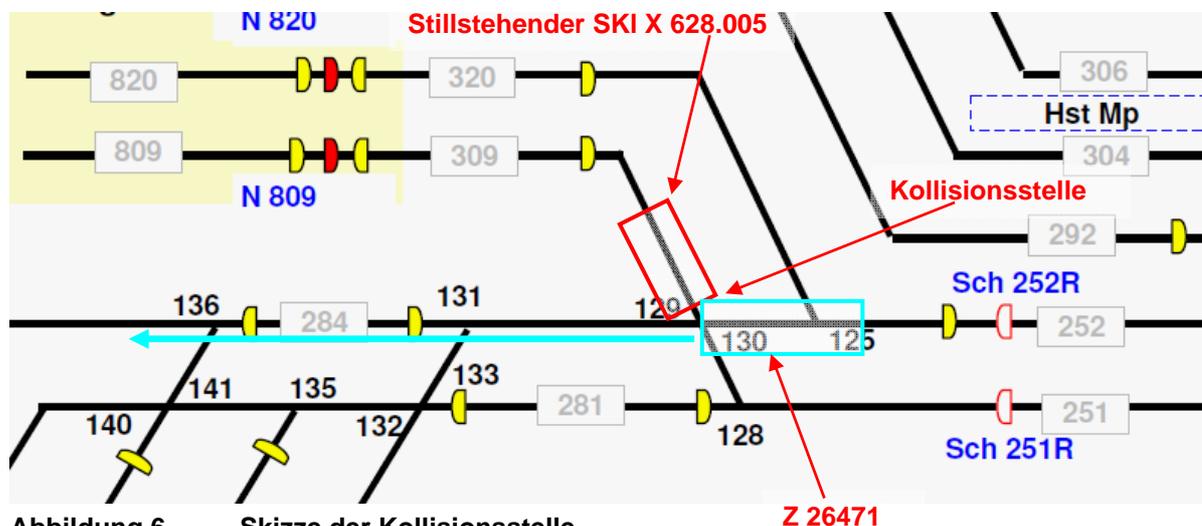


Abbildung 6 Skizze der Kollisionsstelle

## 6. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen

### 6.1. Verletzte Personen

Verletzte Personen Casualties	keine none	tödlich fatality	schwer serious injured	leicht easily injured
Passagiere Passengers				<b>11</b>
Eisenbahnbedienstete Staff			<b>1</b>	<b>2</b>
Benützer von EK L.C. Users				
Unbefugte Personen Unauthorised Persons				
Andere Personen Other				

**Abbildung 1** Tabelle verletzte Personen

### 6.2. Sachschäden an Infrastruktur

Fahrweg: € 500.000.-  
Sicherungsanlagen: € 100.000.-

### 6.3. Sachschäden an Fahrzeugen

Schienenfahrzeuge: € 500.000.-

### 6.4. Sachschäden Zusammenfassung

Schienenfahrzeuge: € 500.000.-  
Fahrweg: € 500.000.-  
Sicherungsanlagen: € 100.000.-  
Hilfszug-, Kraneinsatz: € 30.000.-  
**GESAMT: €1.130.000.-**

## 6.5. Betriebsbehinderungen

- Sperre der GI bis zur Behebung der Schäden an Fahrweg, Signaleinrichtungen und Oberleitung
- Hilfszugeinsatz bis 10.10.2009, 14:00 Uhr

### *Freigabe der Vorfalstelle*

- Freigabe Fahrweg am 10.10.2009, 19:43 Uhr
- Freigabe Sicherungsanlagen am 10.10.2009, 18:15 Uhr
- Freigabe Oberleitung m 10.10.2009, 20:34 Uhr

Vorfall beendet am 10.10.2009, 23:42 Uhr

## 6.6. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

## 7. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- IM ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
  - Fdl Bf Wien Matzleinsdorf (IM ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG)
- ÖBB-Infrastruktur Bau AG (Planer und Errichter)
- RU ÖBB-Personenverkehr AG
- RU ÖBB-Rail Cargo Austria AG
- RU ÖBB-Traktion GmbH (Traktionsleister)
  - Tzfz Z 26471 (RU ÖBB-Traktion GmbH)
  - KI-Fahrer
  - KI-Einschüler
  - Verschubleiter, KI-Führer

## 8. Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der UUB:

- **09.10.2009:** Untersuchung vor Ort unmittelbar nach dem Ereignis
- **12.10.2009:** Wechsel des Untersuchungsleiters der UUB
- **12.10.2009:** Besprechung im Bf Wien Matzleinsdorf mit Beteiligung der Gebietsleitung des Bf Wien Matzleinsdorf und der NSA mit anschließendem Lokalaugenschein der Vorfalstelle und des Zentralstellwerks

## 9. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

### 9.1. Augenscheinliche Untersuchung vor Ort

Die Vorfallstelle wurde seitens der UUB vor Ort einer augenscheinlichen Untersuchung unterzogen.

#### Ergebnis der augenscheinlichen Untersuchung

Es wurde im GI 309 eine nicht grenzfrei zu GI 252 angebrachte Isolierlasche vorgefunden.

Der Abstand des Signals „Grenzmarke“ bis zum Weichenende der W 130 betrug 12,5m.

Der Abstand der Isolierlasche bis zum Weichenende der W 130 betrug 6,76m.

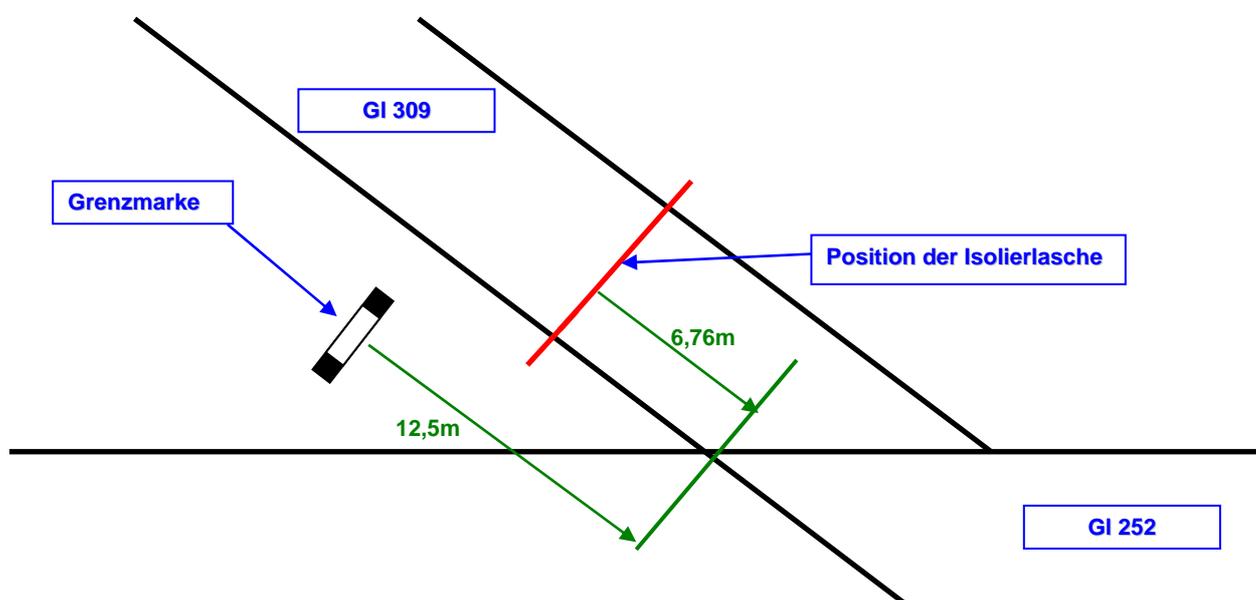


Abbildung 8 Skizze Position der Isolierlasche

#### Bedeutung des Signals „Grenzmarke“ gemäß ÖBB-DV V2, § 36, Abs. 32:

Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der Bewegungen auf dem Nachbargleis behindert sowie Mitarbeiter gefährdet werden können. Schienenfahrzeuge dürfen grundsätzlich nur bis zu diesem Signal aufgestellt sein.

### 9.2. Auswertung des Untersuchungsaktes der ÖBB-Infrastruktur AG

Der eingelangte Untersuchungsakt der ÖBB-Infrastruktur AG wurde seitens der UUB einer Auswertung unterzogen.

#### Ergebnis der Auswertung

Die für die Einfahrt in das GI 309 erforderliche DKW 129/130 wurde mit Softwaretausch am 19.10.2008 ohne betriebliche Einschränkungen eingebaut und in Betrieb genommen. Da zu diesem Zeitpunkt das weiterführende GI 309 noch nicht verlegt war, wurde am Weichenende eine provisorische Gleisisolierung angebracht, die für die ordnungsgemäße Funktion der Weiche erforderlich war.

In Folge wurde das GI 309 in Richtung zur DKW 129/130 verlegt. Der Gleisanschluss (Lückenschluss) war laut Bauphase 0.4 Hbf Wien (Matzleinsdorf) für den Zeitraum zwischen 05.08.2009 und 15.10.2009 vorgesehen.

Der Lückenschluss zum Betriebsgleis bzw. zur DKW 129/130 erfolgte am 13.08.2009. Über diese Arbeiten gab es keine gesonderten Verständigungen für den Betrieb. Es wurde auch keine BETRA beantragt bzw. wurden keine Vorschreibungen (Arbeitsmeldung gem. sicherungstechnischer Normen) erstellt. Der Lückenschluss wurde laut Wochenprogramm ohne dezidierte Zustimmung (gem. sicherungstechnischer Regelwerke) bzw. Situierung der erforderlichen Gleisisolierung durch den sicherungstechnischen Fachdienst durchgeführt.

Bereits am 24.09.2009 wurde dem Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf gemeldet, dass sich in einem anderen Bahnhofsbereich bei Fahrten in das Baugleis (lt. BETRA 66064) eine W bereits umstellt, obwohl sich die Fahrt noch nicht grenzfrei im Baugleis befindet.

Das Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf informierte in Folge sofort das zuständige Fachpersonal.

Bei der darauffolgenden sofort durchgeführten Besichtigung vor Ort wurde ein Fehler bei der Gleisisolierung festgestellt, der noch immer aus dem Zustand des vorangegangenen Gleisabtrages resultiert. Die Anbindung des betreffenden Baugleises erfolgte ebenfalls ohne dezidierte Zustimmung durch den sicherungstechnischen Fachdienst (gem. sicherungstechnischer Regelwerken). Der Mangel wurde sofort behoben und die Gleisisolierung richtig situiert und montiert.

Die anwesenden Fachdienste vereinbarten, dass in Folge die im Bf. Matzleinsdorf in Bau befindlichen GI (Neubaugleise mit bereits erfolgtem Lückenschluss zum Betriebsgleis) umgehend auf gleichartige Fehler zu überprüfen sind. Eine gemeinsame Überprüfung von Fahrweg- und Sicherungstechnik hat in Folge nicht stattgefunden. Seitens Fahrwegtechnik wurde einerseits nicht bekanntgegeben, bei welchen GI und W bereits ein Lückenschluss zum Betriebsgleis erfolgt ist bzw. wurde eine Überprüfung durch den sicherungstechnischen Fachdienst nicht umgehend veranlasst, da bis zum gegebenen Zeitpunkt keine gleichartigen Fehler aufgetreten sind.

Seitens ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (Geschäftsbereich Netzbetrieb) wurde anlassbezogen die ÖBA (örtliche Bauaufsicht) in einem allgemein gehaltenen e-mail von der mangelhaften Koordination der fahrwegtechnischen- bzw. sicherungstechnischen Fachdienste beim Lückenschluss (Anschluss an das Betriebsgleis) hingewiesen. Die Thematik Gleisisolierung bzw. Koordination beim Lückenschluss wurde in der 16. und 17. Baubesprechung Oberbau Hbf Wien (Matzleinsdorf) behandelt. Eine Überprüfung des sogenannten Baufeldes Wien Matzleinsdorf auf Mängel im Bereich der Gleisisolierung wurde angesprochen, jedoch nicht durchgeführt. In den entsprechenden Baubesprechungsprotokollen wurden keine Zuständigkeiten bzw. Erledigungsaufträge über eine durchzuführende Überprüfung eingetragen.

Es wurde lediglich der Hinweis von ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (Geschäftsbereich Netzbetrieb) im Protokoll als Information vermerkt. Auf Basis der

Baubesprechungsprotokolle Oberbau Hbf Wien (Matzleinsdorf) wurde ebenfalls keine Überprüfung von Gleisisolierungen von im Bau befindlichen Gleisen mit bereits erfolgtem Lückenschluss zum Betriebsgleis durchgeführt.

### 9.3. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf

Die Registriereinrichtung wurde unmittelbar nach dem Vorfall sichergestellt und durch die ÖBB-Traktion GmbH ausgewertet.

#### Ergebnis der Auswertung der Registriereinrichtung des Tw 4020.215

Der Z 26471 passierte das Schutzsignal Sch 252R in Stellung „Fahrverbot aufgehoben“. Die registrierte Geschwindigkeit zum Zeitpunkt der Kollision betrug 35 km/h. Unmittelbar vor dem Vorfall wurde keine Bremsung mehr eingeleitet.

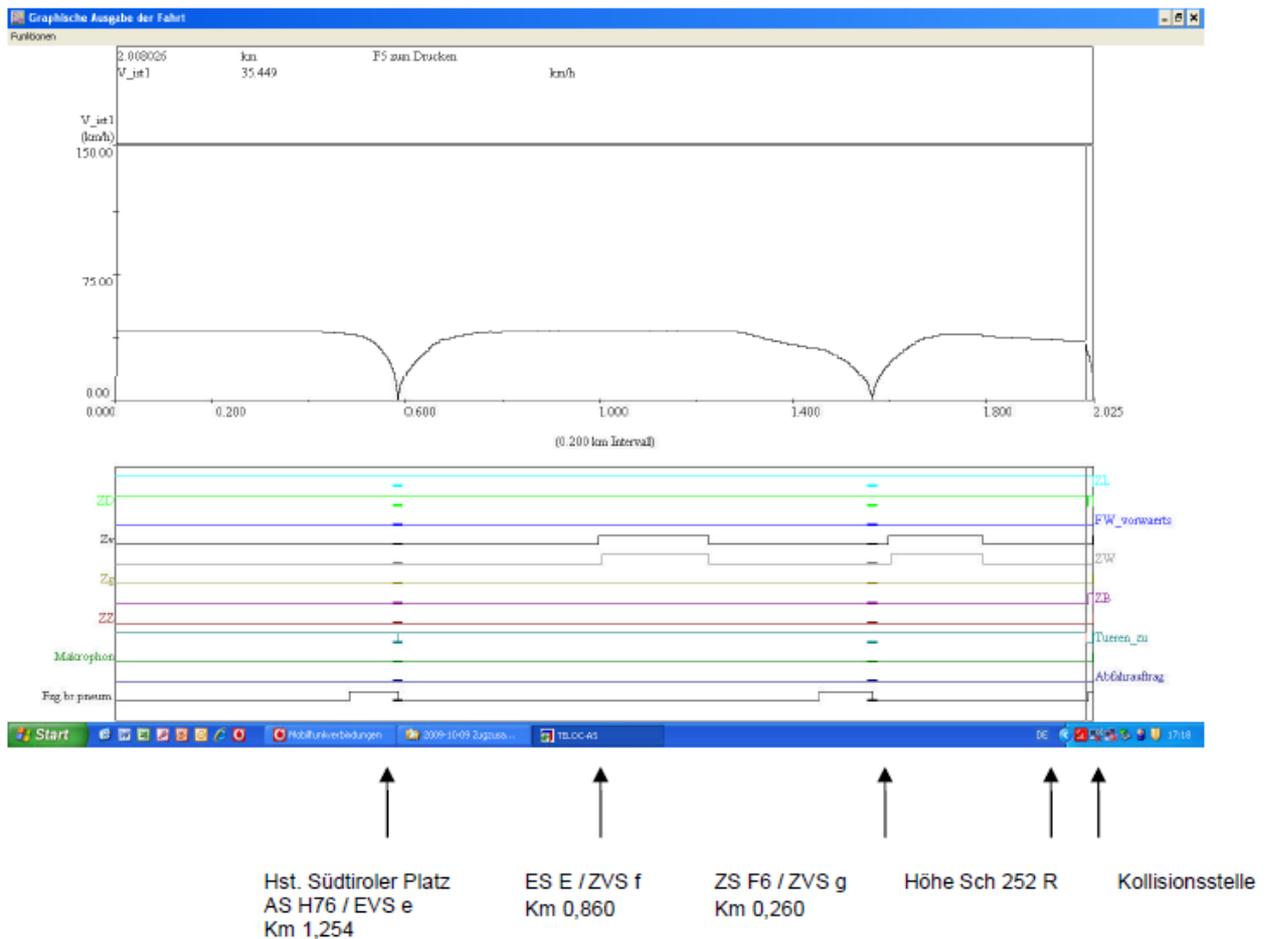


Abbildung 9 Graphische Darstellung der Fahrdaten

9.4. Aussage Tzfz Z 26471 (auszugsweise und sinngemäß)

Es wurde der SB – Zug 26471 in Richtung Wiener Neustadt geführt. Die Fahrt begann am Bf Floridsdorf. Nach der Abfahrt von der Station Wien Südtirolerplatz wurde in Folge in den Bereich des Bahnhofteils Wien Matzleinsdorfer Platz gefahren. Der Zug wurde in diesem Bereich mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geführt. Die einzuhaltende Geschwindigkeit in diesem Bereich wird mittels Signalen vorgegeben. Es wurden mehrere Verschwenke durchgeführt. Der letzte Verschwenk führte nach rechts auf das GI auf welchem in Folge die Kollision geschah. Es wurde auf der rechten Seite ein schienengebundenes Baufahrzeug gesehen, das in den benutzten Fahrbereich ragte. Es wurde sofort erkannt, dass sich der Unfall nicht verhindern ließ. Im gleichen Augenblick wurde ein starker Anprall an der rechten Seite des Schnellbahnzuges verspürt. Der Zug kippte daraufhin nach links weg und kam dann in Schräglage zum Stehen. Es wurden mittels Funk die notwendigen Verständigungen durchgeführt und danach aus dem beschädigten Zug ausgestiegen.

9.5. Aussage KI – Führer und Verschubleiter (auszugsweise und sinngemäß)

Es sollten Schotterwagen von GI 359 nach GI 309 umgestellt werden. Bei der Fahrt von GI 359 nach GI 309 wurde beim Sch 252 angehalten. Nach Signalisierung „Fahrverbot aufgehoben“ wurde der Auftrag „Schieben“ gegeben. Der KI – Fahrer wurde mittels Funk verständigt, dass beim V 309H eine Haltscheibe im GI steht. Nach Heransprechen und Anhalten wurde die Haltscheibe entfernt. Es wurde ein Bagger im GI erkannt und der KI – Fahrer verständigt, dass es noch ca. 60m bis zum Bagger sind. Nach Heransprechen und Anhalten wurde der Baggerfahrer gebeten in Richtung Süden zu fahren. Der Bagger hat das GI bei der nächsten W nach links verlassen. Es musste die W umgestellt werden. Der KI – Fahrer gab an: „Es stehen die Züge, wir behindern den Verkehr“. Beim Umstellen der W wurde die Kollision wahrgenommen.

9.6. Aussage Einschüler (Ortskenntnis) am SKI (auszugsweise und sinngemäß)

Es war der Auftrag von GI 359 in das GI 309 mit Schotterwagen geschoben Richtung Süden zu fahren. Es wurde beim Sch 252 angehalten. Nach dem „Verschubverbot aufgehoben“ wurde „Schieben“ gegeben. Es wurde danach geschoben und Meterangaben entgegengenommen (150m bis 0m) und eine Haltscheibe beim V 309H entfernt. Danach wurde am Führerstand die Meterangabe „60m bis zum Bagger im GI“ wahrgenommen. Der Verschubteil wurde bis zum Stillstand herangesprochen. Danach erfolgte die Verständigung, dass in der derzeitigen Position der Zugverkehr behindert sei. Im Stillstand konnte erkannt werden, dass ein Zug kommt. Es kam die Warnung: „Halte dich fest es kommt ein Zug auf uns zu“. Unmittelbar danach kam es zur Kollision.

9.7. Aussage SKI - Fahrer (auszugsweise und sinngemäß)

Die Aufgabe an diesem Tag war Schotterwagen vom Frachtenbahnhof Wien Matzleinsdorf zur Baustelle zu führen. Bei der gegenständlichen Fahrt wurde von GI 252 (Startsignal Sch 252R) nach GI 309 über die DKW 129/130 geschoben. Beim Startsignal Sch 252R wurde der Auftrag „Fahrverbot aufgehoben, schieben Richtung GI 309“ erhalten. Es kam die Information, dass eine Haltscheibe im GI 309 zu entfernen sei (noch 100m bis zur Haltscheibe). Die Geschwindigkeit wurde verringert, damit langsam weitergefahren werden konnte und ein Mitarbeiter die Haltscheibe entfernen konnte ohne stehenbleiben zu müssen. Als die Haltscheibe entfernt war kam der Auftrag „80m schieben, die W steht nicht richtig, ein Bagger steht im GI“. Folglich wurde die geschobene Garnitur normenkonform abgebremst. Die Annäherung der Schnellbahngarnitur wurde so spät erkannt, dass es weder möglich war einen Notruf abzugeben noch sich selbst anzuhalten. Die geschobene Garnitur war im Stillstand und bis zur Kollision eingebremst.

9.8. Aussage Fdl Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf (auszugsweise und sinngemäß)

SKI X 628.005 + 9 Wg stand vor Sch 252R und es wurde wie zuvor mit dem Nebenfahrleiter vereinbart eine Verschubstrasse von Sch 252R nach GI 309 gestellt. Daraufhin setzte sich der SKI mit 9 Wg geschoben in Bewegung. In der Zwischenzeit fuhr SB 26471 von GI 094 nach GI 104. Nach Freiwerden der W 129 durch den nach GI 309 fahrenden SKI wurde eine Zugstrasse von GI 104 über GI 252 nach GI 362 gestellt. Signal F4 zeigte Frei und daraufhin setzte sich SB 26471 in Bewegung. Nach kurzer Zeit ertönte der Störwecker und W 129 war „blau“ unterlegt und zeigte keine Endlage mehr. Kurz darauf wurde über Funk mitgeteilt, dass SKI X 628.005 mit SB 26471 kollidiert sei.

## 10. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten

Bei der durch die Infrastruktur Betrieb AG sofort nach dem Vorfall angeordneten Überprüfung der Gleisisolierung im Bf Wien Matzleinsdorf wurde bei weiteren vier Weichen, mit bereits erfolgtem Anschluss an das Betriebsgleis, ein Mangel an der Gleisisolierung festgestellt.

Zum Zeitpunkt des Vorfalles am 9. Oktober 2009 waren keine Regelungen/Unterlagen für Fahrten vom GI 252 “ in das- und aus dem in Bau befindliche GI 309 vorhanden bzw. aufgelegt. Ebenfalls waren keine Regelungen/Unterlagen für die Abwicklung von Fahrten innerhalb des in Bau befindlichen GI 309 vorhanden bzw. aufgelegt. Mittels BETRA 66367 mit Inkraftsetzung 15.10.2009 wurde das GI 309 zum Baugleis erklärt und damit die erforderlichen Regelungen für Fahrten geschaffen.

## 11. Ursache

Falsch situierte Gleisisolierung im Bereich der W 130 zum Gleis 309.

Da die Isolierlasche des GI 309 zum GI 252 nicht grenzfrei angebracht war, kam es sicherungstechnisch zur Gleisfreimeldung an das Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf, obwohl sich der SKI noch im lichten Raum (Fahrraum) des GI 252 befand.

Die Anbindung des GI erfolgte ohne erforderliche Zustimmung (gem. sicherungstechnischen Regelwerken) bzw. Überprüfung der richtigen Lage der Gleisisolierung durch den sicherungstechnischen Fachdienst.

Weiters ist anzuführen, dass die vereinbarte/geforderte Überprüfung der Gleisisolierung im Bf Wien Matzleinsdorf bei in Bau befindlichen GI mit bereits erfolgtem Lückenschluss zum Betriebsgleis anlässlich der Mängelbehebung am 24.09.2009 und im Zuge der Behandlung der Thematik in der 16. und 17. Baubesprechung Oberbau Hbf Wien (Matzleinsdorf) weder veranlasst noch durchgeführt wurde.

## 12. Berücksichtigte Stellungnahmen

- Die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG wurde im Punkt 9.2 des Untersuchungsberichts berücksichtigt.
- Die Stellungnahme des BVMIT, Fachbereich Betrieb, Abteilung IV/SCH5, wurde im Punkt 13 des Untersuchungsberichts berücksichtigt.
- Die Stellungnahme des BMVIT, Fachbereich Bautechnik, wurde im Punkt 9.2 berücksichtigt.
- Die Stellungnahme des BMVIT, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Arbeitsaufsichtsbehörde, wurde einschließlich dem Schreiben der Arbeitsaufsichtsbehörde vom 18. August 2010 – GZ. BMVIT-449.237/0007-IV/V1/2010 - an den IM in der Beilage zum Untersuchungsbericht berücksichtigt.

Alle fristgerecht eingelangten Stellungnahmen der Beteiligten sind dem Untersuchungsbericht als Beilage angefügt.

## 13. 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.*

Folgende Maßnahmen wurden bereits seitens NSA eingeleitet:

Resultierend aus dem gemeinsamen Ortsaugenschein am 12. Oktober 2009 durch Vertreter des BMVIT der Abteilung IV/SCH5 und der UUB wurde der IM gemäß Schreiben GZ. BMVIT-225.012/0007-IV/SCH5/2009 vom 2. Dezember 2009 beauftragt:

- a) schwerpunktmäßige Überprüfungen bei der Anwendung des Betriebsverfahren „Betra“ durch die jeweils zuständigen Führungskräfte durchzuführen und darüber einen Bericht der Behörde vorzulegen und
- b) im § 96 der ÖBB DV V3 die relevanten Regelungen auch für Bahnhofgleise samt den erforderlichen Übergabebereichen (alle übrigen Gleisanlagen) aufzunehmen.

Folgende Maßnahmen wurden bereits seitens IM eingeleitet:

- Sofortige Überprüfung der Gleisisolierung im Bf Wien Matzleinsdorf auf eventuelle Mängel
- Österreichweite Überprüfung aller Baustellen auf Mängel an der Gleisisolierung
- Information innerhalb der Projektleitungen über die Notwendigkeit einer „BETRA“ oder Arbeitsmeldung (gem. sicherungstechnischen Normen) beim Anschluss von GI an ein Betriebsgleis
- Information an die Mitarbeiter der Projektleitung Hbf Wien und der (externen) örtlichen Bauaufsicht über Inhalte des ÖBB DB 601.02 und der ÖBB DV V2 und DV V3
- Festlegung der Abwicklung von Fahrten im Baubereich im Protokoll des Baustellenkoordinators
- Ausarbeitung und Auflage einer Anweisung für Fahrten von einem Betriebsgleis in ein oder aus einem in Errichtung befindlichen GI
- Mit Schreiben vom 27.01.2010 wurde ein Änderungsantrag über eine Änderung im § 96 der DV V3 zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung vorgelegt.

<b>Punkt</b>	<b>Sicherheitsempfehlung</b>	<b>richtet sich an</b>
A-71/2010	Überarbeitung der ÖBB-DV V3, § 96 (Baugleis), Abs. 1 (Zulassung auch für Bahnhofgleise), da bis dato ausschließlich ein Streckengleis mittels BETRA außer Betrieb genommen und zu einem Baugleis erklärt werden darf. <i>Wurde bereits zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung vorgelegt.</i>	<b>NSA, IM</b>

*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:

<b>Unternehmen / Stelle</b>	<b>Funktion</b>
NSA	Behörde
ÖBB-Infrastruktur AG	IM Planer/Errichter
ÖBB-Personenverkehr AG	RU
ÖBB-Rail Cargo Austria AG	RU
ÖBB-Produktions GmbH	RU
Fdl Bf Wien Matzleinsdorf	Beteiligter
Tfzf Z 26471	Beteiligter
KI-Fahrer	Beteiligter
KI-Einschüler	Beteiligter
Verschubleiter, KI-Führer	Beteiligter

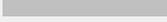
Wien, am 8. November 2010

**Der Untersuchungsleiter:**

Peter Nowak eh.

## Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Stellungnahme des IM, eingelangt am 21. September 2010

	 Infrastruktur	<i>9/10/10 Lilios/Kolo ↳ Now</i>
BL-VFU, Nordbahnstrasse 50, 1020 Wien		
An das		
<b>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</b> II/BAV/UUB/SCH Bundesanstalt für Verkehr Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene	ÖBB-Infrastruktur AG Stab Betriebsleitung	
Lohnergasse 9 1210 Wien		
	Geschäftszahl: BL-50VFU-1.040-004-2009	
Abteilung/Sachbearbeiter	Datum	
	16.09.2010	

**Stellungnahmeverfahren:**

**Vorläufiger Untersuchungsbericht**  
**betreffend Kollision Zug 26471 mit einem Arbeitszug im Bf Wien Matzleinsdorf**  
**am 9. Oktober 2009**  
(GZ. BMVIT-795.173/0002-II/BAV/UUB/SCH/2010 vom 18.08.2010)

Zum vorliegenden vorläufigen Untersuchungsbericht nimmt die ÖBB-Infrastruktur AG entsprechend den Bestimmungen des Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005) wie folgt Stellung und ersucht diese gemäß §14 (3) des Unfalluntersuchungsgesetzes dem endgültigen Untersuchungsbericht als Anhang beizufügen.

**Zu Pkt. 9.2 Auswertung des Untersuchungsaktes der ÖBB-Infrastruktur AG (Seite 13/18)**

Der im 2. Absatz angeführte Satz  
*"Es wurde mit dem sicherungstechnischen Fachdienst vereinbart, dass in Folge die im Bf. Matzleinsdorf in Bau befindlichen GI (Neubaugleise mit bereits erfolgtem Lückenschluss zum Betriebsgleis) umgehend auf gleichartige Fehler zu überprüfen sind."*

muß aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur-AG sinngemäß richtig lauten:  
**"Die anwesenden Fachdienste vereinbarten, dass in Folge die im Bf. Wien Matzleinsdorf in Bau befindlichen GI (Neubaugleise mit bereits erfolgtem Lückenschluss zum Betriebsgleis) umgehend auf gleichartige Fehler zu überprüfen sind."**

REPUBLIC ÖSTERREICH  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie

21. SEP. 2010

Eing.

*795.173/2009*

Der im 3. Absatz angeführte Satz:

*„Seitens ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (Geschäftsbereich Netzbetrieb) wurde anlassbezogen das Baumanagement per e-mail von der mangelhaften Koordination der fahrwegtechnischen- bzw. sicherungstechnischen Fachdienste beim Lückenschluss (Anschluss an das Betriebsgleis) hingewiesen.“*

muß aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur-AG sinngemäß richtig lauten:

**Seitens ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (Geschäftsbereich Netzbetrieb) wurde anlassbezogen die ÖBA (örtliche Bauaufsicht) in einem allgemein gehaltenen E-mail von der mangelhaften Koordination der fahrwegtechnischen- bzw. sicherungstechnischen Fachdienste beim Lückenschluss (Anschluss an das Betriebsgleis) verständigt.**

Stellungnahmen des BMVIT,

- Fachbereich Betrieb, Abteilung IV/SCH5
- Fachbereich Bautechnik
- Fachbereich Sicherungstechnik, Abteilung IV/SCH2,

eingelangt am 7. Oktober 2010

**Einsichtsbemerkung** zu GZ BMVIT-795.173/0001-II/BAV/UUB/SCH/2010  
BMVIT - IV/SCH5 (Eisenbahnsicherheitsbehörde)

**Bundesanstalt für Verkehr, Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene (UUB),  
Vorläufiger Untersuchungsbericht  
Kollision des Schnellbahnzuges 26471 mit einem Arbeitszug im Bahnhof Wien Matzleins-  
dorf am 09.10. 2009;**

GZ.BMVIT-224.104/0001-IV/SCH5-2010

Zu dem mit Schreiben vom 17. August 2010, GZ.BMVIT-795.173/0001-II/BAV/UUB/SCH/2010, vorgelegten vorläufigen Untersuchungsberichtes der Bundesanstalt für Verkehr Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene (Kollision des Schnellbahnzuges 26471 mit einem Arbeitszug im Bf. Wien Matzleinsdorf) wird seitens der Obersten Eisenbahnbehörde nachstehend wie folgt Stellung genommen:

Aus Sicht der Abteilungen IV/SCH5 (Fachbereich Betrieb und Bautechnik) und IV/SCH2 (Fachbereich Sicherungstechnik) ergeben sich zu dem vorgelegten vorläufigen Untersuchungsbericht nachstehende Einsichtsbemerkungen:

**Fachbereich Betrieb:**

**Abteilung IV/SCH5:**

1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Die im vorläufigen Untersuchungsbericht Punkt 13. enthaltene Sicherheitsempfehlung A-71/2010 ist an den IM (ÖBB Infrastruktur AG) und an die NSA (BMVIT) gerichtet und ist von diesen umzusetzen.

Dazu wird festgehalten, dass am 12.10.2010 durch Vertreter der UUB-Schiene und der Abteilung IV/SCH5 ein gemeinsamer Ortsaugenschein erfolgte. Daraus resultierend wurde die ÖBB Infrastruktur AG (vormals ÖBB Infrastruktur Betrieb AG) gemäß Schreiben GZ. BMVIT-225.012/0007-IV/SCH5/ 2009 vom 02.12.2009 beauftragt:

- a) schwerpunktmäßige Überprüfungen bei der Anwendung des Betriebsverfahren „Betra“ durch die jeweils zuständigen Führungskräfte durchzuführen und darüber einen Bericht der Behörde vorzulegen und
- b) im § 96 der ÖBB DV V3 die relevanten Regelungen auch für Bahnhofgleise samt den erforderlichen Übergabebereichen (alle übrigen Gleisanlagen) aufzunehmen.

Mit Schreiben vom 27.01.2010 hat die ÖBB Infrastruktur AG einen Änderungsantrag über eine Änderung im § 96 der DV V3 zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung vorgelegt.

### **Fachbereich Bautechnik:**

Aus eisenbahnbautechnischer Sicht wird der vorliegende vorläufige Untersuchungsbericht „Kollision des Schnellbahnzuges 26471 mit einem Arbeitszug am 9. Oktober 2009“ zustimmend zur Kenntnis genommen.

(In Punkt 9.2 – sollte es vermutlich ...UUB...heißen).

### **Fachbereich Sicherungstechnik:**

#### **Abteilung IV/SCH2:**

Aus sicherungstechnischer Sicht wurde vorläufiger Untersuchungsbericht und Sicherheitsempfehlung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Wien, am 7. Oktober 2010

Stellungnahme des BMVIT, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Arbeitsaufsichtsbehörde, eingelangt am 17. September 2010

### **Einsichtsbemerkung** zu GZ BMVIT-795.173/0001-II/BAV/UUB/SCH/2010 (BMVIT - IV/V1 (Schienenbahnen))

Zum übermittelten vorläufigen Untersuchungsbericht, wird seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Arbeitsaufsichtsbehörde wie folgt Stellung genommen:

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat im gegenständlichen Unfallereignis mehrere Erhebungen durchgeführt, die von der ÖBB-Infrastruktur AG nicht bzw. nicht vollständig beantwortet wurden. Die Erhebungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Das letzte Schreiben der Arbeitsaufsichtsbehörde vom 18. August 2010, GZ BMVIT-449.237/0007-IV/V1/2010, darf dem Sachakt als Beilage beigefügt werden.

Wien, am 17. September 2010

Schreiben GZ. BMVIT-449.237/0007-IV/V1/2010 zu Stellungnahme des BMVIT, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Arbeitsaufsichtsbehörde



Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat  
BMVIT - IV/V1 (Schienenbahnen)  
E-Mail: v1@bmvit.gv.at

GZ BMVIT-449.237/0007-IV/V1/2010

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

ÖBB Infrastruktur AG  
Nordbahnstraße 50  
1020 Wien

18.08.2010

ÖBB-Infrastruktur AG  
Unfallereignis Bahnhof Matzleinsdorf am 9. Oktober 2009  
Durchführung von Abnahmeprüfungen  
Aufforderung gemäß § 12 VAIG

## I. EINLEITUNG

Am 9. Oktober 2009 ereignete sich im Bahnhof Matzleinsdorf der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB-Infrastruktur AG) um 12.15 Uhr ein **Zugzusammenstoß (Flankenfahrt)** zwischen einem Oberbauzug (SKL X 628.005) und einer S-Bahn-Gamitur (Schnellbahnzug 26471). Bei diesem Unfall wurden **eine Person schwer verletzt** (SKL-Triebfahrzeugführer) und **13 Personen leicht verletzt** (SKL-Beifahrer, Triebfahrzeugführer des Schnellbahnzuges, 11 Reisende im Schnellbahnzug). Darüber hinaus entstand bei dem Unfall schwerer Sachschaden, nach den Angaben der Österreichischen Bundesbahnen im Ausmaß von mehr als einer Million Euro.

## II. UNFALLURSACHE

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Arbeitsaufsichtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) hat das Unfallereignis aus der Sicht der Einhaltung von Arbeitnehmerschutzvorschriften (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, Arbeitnehmerschutzverordnungen) überprüft und dabei den nachstehenden Sachverhalt erhoben.

Als Unfallursache wurde festgestellt, dass ein **Isolierstoß** (technische Einrichtung zur Gleisfreimeldung eines Gleisabschnittes für die Sicherungsanlage) am Gleis **an einer falschen Stelle an-**

GZ BMVIT-449.237/0007-IV/V1/2010



gebracht worden war. Durch die falsche Anbringung (Situierung) des Isolierstoßes konnte die Sicherungsanlage nicht erkennen, dass jene Weiche, auf der sich in weiterer Folge der Zusammenstoß ereignete, bereits durch das Oberbaufahrzeug „besetzt“ war. Auf Grund dieses Fehlers (falsch situierter Isolierstoß und daher Nichterkennung des Oberbaufahrzeuges im Bereich der Weiche) hat die Sicherungsanlage die Fahrt des Schnellbahnzuges zugelassen, obwohl das Oberbaufahrzeug im Weichenbereich abgestellt war, was in weiterer Folge den Zugzusammenstoß zur Folge hatte.

### III. MASSGEBLICHE RECHTSVORSCHRIFTEN

Gemäß § 37 Abs. 1 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes (ASchG) sind Arbeitgeber verpflichtet, wenn es auf Grund der Art oder der Einsatzbedingungen für die Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer erforderlich ist, Arbeitsmittel vor der erstmaligen Inbetriebnahme, nach dem Aufbau an jedem neuen Einsatzort sowie nach größeren Instandsetzungen und wesentlichen Änderungen auf ihren ordnungsgemäßen Zustand, ihre korrekte Montage und ihre Stabilität zu überprüfen (**Abnahmeprüfung**). Ergänzend dazu konkretisiert § 38 Abs. 1 Z 3 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), dass **auch Eisenbahnsicherungsanlagen** einer derartigen Abnahmeprüfung durch den Arbeitgeber zu unterziehen sind. Derartige Abnahmeprüfungen sind von ZiviltechnikerInnen, zugelassenen Prüfstellen nach der Gewerbeordnung oder akkreditierten Prüf- und Überwachungsstellen nach dem Akkreditierungsgesetz vorzunehmen (vgl. § 38 Abs. 3 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung i.V.m. § 7 Abs. 3 Z 1 bis Z 3 der Arbeitsmittelverordnung).

Die Abnahmeprüfung für Arbeitsmittel soll sicherstellen, dass Arbeitsmittel mit besonderem Gefährdungspotential für Personen (Arbeitnehmer) vom Arbeitgeber besonders überwacht werden, damit erwartungsgemäß immer wieder auftretende gefährdende Mängel bei der Herstellung vor der Inbetriebnahme entdeckt und beseitigt werden (**Fehlervermeidung**). Im Sinne eines „**Vier-Augen-Prinzips**“ werden für diese Prüfung externe (unternehmensfremde) Prüforgane vorgeschrieben. Dies trifft auch für Eisenbahnsicherungsanlagen zu.

### IV. ERHEBUNGSERGEBNISSE

Die Österreichischen Bundesbahnen haben die Eisenbahnsicherungsanlage Matzleinsdorf zuletzt im Oktober 2008 so **umfangreich umgebaut**, dass die Voraussetzungen des § 37 ASchG (wesentliche Änderungen) jedenfalls erfüllt waren und daher vor Inbetriebnahme nach diesem Umbau eine **Abnahmeprüfung** gemäß § 37 ASchG i.V.m. § 38 EisbAV durchzuführen war.

GZ BMVIT-449.237/0007-IV/V1/2010



Trotz mehrfacher Aufforderung durch die Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) konnten die Österreichischen Bundesbahnen jedoch **keine Prüfbefunde** über diese Abnahmeprüfung der Eisenbahnsicherungsanlage vorlegen.

## V. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Auf Grund der Erhebungsergebnisse muss davon ausgegangen werden

- dass die Durchführung der Abnahmeprüfung vor der Inbetriebnahme der Eisenbahnsicherungsanlage nach dem letzten Umbau vor dem Unfall **unterlassen** wurde,
- dass dadurch die fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes **nicht festgestellt** wurde,
- dass daher die fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes auch **nicht behoben** werden konnte und
- daher der Zugzusammenstoß (schweres Unfallereignis) **verursacht** wurde.

Es muss daher weiters davon ausgegangen werden, dass das oben angeführte **Unfallereignis sicher vermieden** worden wäre, wenn die fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes **durch eine Abnahmeprüfung** rechtzeitig erkannt und behoben worden wäre. In diesem Fall hätte die Eisenbahnsicherungsanlage die Besetzung des Gleisabschnittes durch den Oberbauzug im Bereich der Weiche „erkannt“ und daher die Fahrt des Schnellbahnzuges (Fahrt auf einen besetzten Gleisabschnitt) nicht zugelassen.

Die Durchführung von **Abnahmeprüfungen** ist vom Arbeitgeber innerhalb des Unternehmens **vorzugeben und festzulegen**, die Umsetzung der Abnahmeprüfungen ist vom Arbeitgeber zu überwachen (vgl. dazu insbesondere § 3 Abs. 1 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz).

## VI. AUFFORDERUNG GEMÄSS § 12 VAIG

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird gemäß § 12 Abs. 1 Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz (VAIG) aufgefordert, unverzüglich den den Rechtsvorschriften entsprechenden Zustand herzustellen und daher

1. die **Abnahmeprüfung** gemäß § 37 ASchG i.V.m. § 38 Abs. 1 Z 3 EISbAV für die Eisenbahnsicherungsanlage Matzleinsdorf nach dem Umbau im Oktober 2008 umgehend **nachzuholen**,
2. die **organisatorischen Vorkehrungen** gemäß § 3 ASchG durchzuführen, dass die Durchführung von Abnahmeprüfungen bei gleichartigen Sachlagen künftig sichergestellt ist.

GZ BMVIT-449.237/0007-IV/V1/2010



Über die Durchführung der Maßnahmen (Abnahmeprüfung, organisatorische Vorkehrungen) ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, gemäß § 10 Abs. 2 VAIG ehest möglich, spätestens jedoch

**binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Schreibens**

schriftlich zu berichten.

**Nachrichtlich an:**

1. Konzernbetriebsrat der Österreichischen Bundesbahnen  
[Redacted]
2. ÖBB-Infrastruktur AG  
Leitende Sicherheitsfachkraft  
[Redacted]
3. Firma Wellcon  
[Redacted]
4. ÖBB-Infrastruktur AG – Leiter BAS  
[Redacted]
5. ÖBB-Infrastruktur AG – Betriebsleitung  
[Redacted]

**Für die Bundesministerin:**  
[Redacted]

**Ihr Sachbearbeiter:**  
[Redacted]

Elektronisch gefertigt