



*Verkehrssicherheitsarbeit  
für Österreich*

## **KOLLISION Z 52436 MIT ZWEI EINDREHMASCHINEN (ARBEITSMASCHINEN)**

**am 26. Juni 2008**

**Österreichische Bundesbahnen  
nächst Überleitstelle Zell am See 1**

**BMVIT-795.103-II/BAV/UUB/SCH/2008**

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 nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Postadresse: A-1210 Wien, Lohnergasse 9

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

**Vorfallanzeige**  
(Stand 1 Juli 2008)

## Inhalt

Seite

	Verzeichnis der Abkürzungen .....	2
1.	Sachverhaltsdarstellung.....	3
2.	Ursache.....	4

## Verzeichnis der Abkürzungen

Bf	Bahnhof
EisbAV	Eisenbahn – ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Faplo	Fahrplananordnung
Fdl	Fahrdienstleiter
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
Sipo	Sicherungsstellen
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
Typhon	druckluftbetriebenes Schallsignalgerät, das Gleisarbeiter vor herannahenden Zügen warnt
Üst	Überleitstelle
Wg	Wagen
Z	Zug

## 1. Sachverhaltsdarstellung

Am Donnerstag den 26. Juni 2008 um 13:35 Uhr, ÖBB Strecke 10103 (Salzburg Hbf nach Wörgl) zwischen dem Bf Zell am See und dem Bf Saalfelden, kollidierte der Z 52436 auf Gl 2 im km 107,048 mit zwei Eindrehmaschinen (Arbeitsmaschinen Oberbau).

Zum Zeitpunkt des Vorfalles arbeitete eine „Gefährdete Rotte“ (vier Mitarbeiter mit zwei Eindrehmaschinen) im Streckengleis 2 km 107,048 nächst der Üst Zell am See 1.

Die „Gefährdete Rotte“ war mit einem Sipo (**Sipo 1**) an der Arbeitsstelle, sowie mit zwei weiteren Sipos (Außenposten im km 106,600 **Sipo 2** und km 108,000 **Sipo 3**) abgesichert. Über einen vierten Sipo (in weiterer Folge **Zugmelder** genannt) im km 107,900 erfolgte die Verständigung über den Zugverkehr. Dieser Zugmelder war über einen Anschaltfernsprecher mit dem Fdl Bf Zell am See und dem Fdl Bf Saalfelden verbunden und erhielt auf dieser Fernsprechverbindung die Vorausmeldungen. Die Kommunikation vom Zugmelder zu den Sipos und den Sipos untereinander erfolgte mittels Funk.

Die Warnung vor den Zugfahrten erfolgte ausschließlich mittels Funk, ein Signalmittel wurde nicht verwendet. Der Sipo 2 (Außenposten) hatte außerdem keine Sicht und Hörverbindung zur Arbeitsstelle.

Nach einer Arbeitspause wurde die „Gefährdete Rotte“ durch den Zugmelder um 12:50 Uhr bei den Bfen Zell am See und Saalfelden wieder angemeldet, dass Vorausmelden wurde in Fahrtrichtung 1 und 2 eingeführt.

Um ca. 13:27 wurde vom Bf Zell am See der Z 52346 mit der voraussichtlichen Durchfahrt in der Üst Zell am See 1 um 13:31 Uhr und im gleichen Gespräch sofort anschließend vom Bf Saalfelden der Z 565 mit der voraussichtlichen Durchfahrt im Bf Saalfelden um 13:31 Uhr vorausgemeldet (Gesprächsaufzeichnung vorhanden).

Nachdem der Zugmelder die Sipos 1, 2 und 3 von den Fahrten verständigt hatte, bestätigte er den Erhalt der Vorausmeldung, die Fahrten der Z 52436 und Z 565 wurden zugelassen. Anschließend wurde vom Zugmelder beim Bf Zell am See nachgefragt, wann die nächste Zugpause zu erwarten sei. Der Bf Zell am See gab bekannt, dass die nächste Zugpause auf Gl 2 nach einer Fahrt um ca. 13:47 Uhr zu erwarten wäre. Es handelte sich bei diesem Gespräch nur um eine Information und nicht um eine Vorausmeldung. Diese Info gab der Zugmelder an alle Sipos weiter.

Bei Annäherung an die Arbeitsstelle wurde der Z 52436 durch den Sipo 2 (im km 106,600) wahrgenommen, worauf der Sipo 2 mittels Funkspruch den Sipo 1 (an der Arbeitsstelle) von der heranfahrenden Zugfahrt verständigte. Der Funkspruch musste vom Sipo 2 wiederholt gegeben, da der erste unbeantwortet blieb. Nach dem zweiten Funkspruch kam die Antwort „Verstanden“. Ein akustisches Warnsignal wurde mangels Signalmittel nicht abgegeben.

Der Tzf des Z 52436 erkannte ca. 200m vor der Arbeitsstelle die Gruppe von Arbeitern mit Maschinen im Gl 2. Nach Abgabe von Signal „Achtung“ leitete der Tzf eine Schnellbremsung ein, konnte jedoch die Kollision mit dem Arbeitsgerät nicht verhindern. Die vier Arbeiter konnten sich noch aus dem Gefahrenraum in Sicherheit bringen und blieben unverletzt.

## 2. Ursache

Die notwendigen Sicherungsmaßnahmen (gem. EISbAV §26 Abs 5 und §31) für die „Gefährdete Rotte“ im km 107,048 waren nicht im erforderlichen Umfang getroffen,

- der Sipo 2, Außenposten km 106,600, hatte keine Sichtverbindung zur Arbeitsstelle und somit zum Sipo 1
- der Sipo 2 war nicht mit Signalmitteln (Typhon oder ähnlichem) ausgerüstet, die Warnung vor heranfahrenden Schienenfahrzeugen wurde mittels Funk gegeben
- durch die Aufstellung des Sipo 2 im km 106,600, wurde die „Gefährdete Rotte“ zu spät vor dem heranfahrenden Z 52436 gewarnt
- da der Sipo 2 keine Sichtverbindung zur Arbeitsstelle bzw. zum Sipo 1 hatte und deshalb nicht feststellen konnte, dass der Gefahrenraum des GI 2 nicht rechtzeitig geräumt werden kann, wurde der Z 52436 nicht mit „Gefahrssignal“ angehalten

Wien, am 1. Juli 2008

Der Untersuchungsleiter:

Erich Landl eh.