

Zwischenbericht

Fahrzeugbrand des Z 150 der Linie U1 zwischen Taubstummengasse und
Hauptbahnhof in Wien am 19. November 2024

GZ: 2025-0.836.708

Wien, 2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2025. Stand: 19. November 2025

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen. Dieser Zwischenbericht basiert auf den zur Verfügung gestellten Informationen. Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung oder Abänderung des gegenständlichen Zwischenberichtes vor.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmimi.gv.at/impressum/daten.html

Vorwort

Gemäß § 15 Abs. 3 UUG 2005 ist der endgültige Untersuchungsbericht so rasch wie möglich und nicht später als zwölf Monate nach dem Vorfall zu veröffentlichen. Kann der endgültige Untersuchungsbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, so ist zu jedem Jahrestag des Vorfalls ein Zwischenbericht zu veröffentlichen.

Gemäß § 4 UUG 2005 haben Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung ähnlicher oder gleichartig gelagerter Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Untersuchung. Es ist daher auch nicht der Zweck einer Sicherheitsuntersuchung ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären (siehe Art. 20 Abs. 4 der RL (EU) 2016/798). Sowohl der Untersuchungsbericht als auch dieser Zwischenbericht haben dabei die Anonymität aller Beteiligten derart sicherzustellen, dass jedenfalls keine Namen der beteiligten Personen enthalten sind.

Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte herausgegeben. Gemäß § 16 Abs.3 UUG 2005 in Verbindung mit Art. 26 Abs. 2 RL (EU) 2016/798 werden Sicherheitsempfehlungen an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, 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.

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 (siehe Art. 26 Abs. 3 RL (EU) 2016/798).

Wurden im Zuge der Sicherheitsuntersuchung bereits Sicherheitsempfehlungen herausgegeben, so sind diese im Zwischenbericht abzubilden. Diese Sicherheitsempfehlungen sind jedenfalls in den vorläufigen und in den endgültigen Untersuchungsbericht aufzunehmen, auch wenn zwischenzeitlich durch eine getroffene Maßnahme die ausgesprochene Sicherheitsempfehlung bereits umgesetzt wurde. Die getroffene Maßnahme ist bei der jeweiligen Sicherheitsempfehlung anzuführen.

Inhalt

Vorwort	3
1 Allgemeine Angaben.....	6
1.1 Hergang.....	6
1.2 Folgen.....	6
1.3 Weitere Angaben	7
2 Untersuchung.....	8
2.1 Durchgeführte Untersuchungsschritte	8
2.2 Geplante Untersuchungsschritte.....	9
2.3 Sicherheitsempfehlungen	9

1 Allgemeine Angaben

1.1 Hergang

Am Dienstag, den 19. November 2024, um ca. 16:37 Uhr, kam es bei einem ohne Fahrgäste geführten Reservezug der Linie U1 zu einem Fahrzeugbrand.

Z 150 (Baujahr 1993) hielt zwischen den Stationen „Taubstummengasse“ und „Hauptbahnhof Südtirolerplatz“ vor dem Haltepunkt TA 282 in Fahrtrichtung Reumannplatz im Gleis 2 wegen eines stehenden Vorderzuges an.

Kurz darauf bemerkte die Fahrerin neben dem Zug eine Rauchwolke und verständigte die zentrale Leitstelle über Wagenfunk. Die Fahrerin verließ zunächst aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse nicht unmittelbar die Fahrerkabine. Erst als sie mehrere laute Knallgeräusche im Bereich des Zuges wahrnahm, flüchtete sie aus der Kabine über den Fluchtweg entlang des Gleisbereiches zum Bahnsteig der Station Hauptbahnhof in entgegengesetzter Richtung des Brandherdes. Dabei sah sie, dass der Zug in Flammen stand.

Nachdem die Fahrerin um 17:00 Uhr am Bahnsteig angekommen war, informierte sie die bereits anwesenden Einsatzkräfte über die vorherrschende Situation. Die Feuerwehr begann umgehend mit den Löscharbeiten. Um 18:07 meldete die Feuerwehr „Brand aus“. Nach den Bergearbeiten der beschädigten Wagen sowie umfangreichen Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten an der betroffenen Infrastruktur konnte der durchgehende Fahrbetrieb mit Betriebsbeginn am 29.11.2024 wiederaufgenommen werden.

1.2 Folgen

Die Fahrerin des Zuges sowie ein Mitarbeiter der Fachabteilung für Lüftungsanlagen wurden zur Kontrolle in ein Krankenhaus gebracht und im Anschluss in häusliche Pflege entlassen.

Fünf Mitarbeiter:innen wurden mit leichten Rauchgasvergiftungen von der Rettung vor Ort behandelt und konnten ihren Dienst im Anschluss weiter versehen.

Da sich der Brandherd im Bereich der Zuleitung zur Spannungsversorgung der Lüftungsanlage Hauptbahnhof, Höhe Favoritenstraße 50, befand, brannte das Versorgungskabel durch und es kam gegen 17:14 Uhr zum Ausfall der Anlage. Ein

natürlicher Abzug der Rauchgasse fand weiterhin statt, da die Lüftungsklappen im stromlosen Zustand geöffnet bleiben.

Zwei Mitarbeiter einer Fachabteilung wurden nach der Störungsbehebung an der defekten Lüftungsanlage aufgrund ausgetretener Rauchgase von der Rettung vor Ort behandelt, ein Mitarbeiter wurde nach der Kontrolle in einem Krankenhaus in häusliche Pflege entlassen.

1.3 Weitere Angaben

- Der Vorfall ereignete sich auf der Untergrundbahn der Stadt Wien bei der Linie U1 zwischen den Stationen „Taubstummengasse“ und „Hauptbahnhof, Südtirolerplatz“ vor dem Haltepunkt TA 282 in Fahrtrichtung Reumannplatz im Gleis 2.
- Der betroffene Zug bestand aus 3 Doppeltriebwagen der Type U11.
- Die Lufttemperatur außerhalb des Tunnels betrug 5,4°C; kein Niederschlag.
- Zuständige Eisenbahnbehörde: Landeshauptmann von Wien

2 Untersuchung

2.1 Durchgeführte Untersuchungsschritte

Die Untersuchung gliederte sich in die drei wiederkehrenden Phasen des Akkumulierens, der Hinterfragung und der Analyse. Das Sammeln von Daten und Fakten erfolgte einerseits durch empirische Untersuchungen an den verunfallten Wagen bzw. Wagen aus derselben Produktionsserie sowie an deren elektrischen Equipment und andererseits durch schriftliche und mündliche Anfragen an die WIENER LINIEN, den Hersteller, die Oberste Eisenbahnbehörde, die zuständige eisenbahnrechtliche Aufsichtsbehörde der Stadt Wien (MA 64) und den Brandsachverständigen.

Auf Basis der gesammelten Fakten und Daten erfolgte die Befragung der Fahrerin. Des Weiteren wurden in mehreren Besprechungen mit den WIENER LINIEN und dem Hersteller die gesammelten Daten und Fakten hinterfragt und analysiert.

Die Ebenen wurden wie folgt festgelegt:

Ebene 1: Bestehende Regelwerke und Vorgaben. Dies beinhaltet im Wesentlichen alle vom Gesetzgeber erlassenen Regelwerke sowie Vorgaben und Genehmigungen des zuständigen Ministeriums (zum Zeitpunkt des Vorfalls BMK, nunmehr BMIMI) und der eisenbahnrechtlichen Aufsichtsbehörde der Stadt Wien.

Ebene 2: Vorgaben/Handlungen des betroffenen Beförderungsunternehmens. Dies beinhaltet im Wesentlichen alle weiterführenden Regelwerke sowie deren Entstehung und Inkraftsetzung.

Ebene 3: Management. Dies beinhaltet im Wesentlichen die Anwendung bestehender Regelwerke sowie die Zusammenschau (Schnittstelle) der involvierten Unternehmensbereiche.

Ebene 4: Operative Prozesse. Dies beinhaltet im Wesentlichen das operative Zusammenspiel von Mensch und Technik in den Prozessen (Human-Machine-Interface HMI). Das Augenmerk ist dabei auf das kognitive Vermögen des Menschen zu legen (Faktor Mensch).

Ebene 5: Das Ereignis selbst. Das ist der Brand des Schienenfahrzeuges.

2.2 Geplante Untersuchungsschritte

- Auswertung von durchgeführten elektrischen Versuchen an dem Hauptschalter

Diese Liste ist nicht abschließend. Weitere Untersuchungsschritte können sich aus den ermittelten Sachverhalten, weiteren Informationen und erlangten Erkenntnissen ergeben.

2.3 Sicherheitsempfehlungen

Es wurden noch keine Sicherheitsempfehlungen gem. § 16 Abs. 2 UUG 2005 herausgegeben.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

uus@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at/sub