



Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich

ZUSAMMENPRALL ZUG 199 MIT PKW AUF EISENBAHNKREUZUNG

am 20. März 2012

**Aktiengesellschaft der
Wiener Lokalbahnen
in Tribuswinkel
EK km 23,350**

BMVIT-795.295-IV/BAV/UUB/SCH/2012

**BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR
Sicherheitsuntersuchungsstelle
des Bundes – 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, i. d. F. BGBl. Nr. 40/2012) 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.

Besuchsadresse: A-1210 Wien, Trauzlgasse 1
Postadresse: A-1000 Wien, Postfach 207
Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

Inhalt

Seite

Verzeichnis der Abbildungen	2
Verzeichnis der Regelwerke	3
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU.....	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	3
Untersuchungsverfahren	3
Vorbemerkungen.....	4
Empfänger	4
1. Zusammenfassung.....	5
2. Allgemeine Angaben	5
2.1. Zeitpunkt.....	5
2.2. Örtlichkeit.....	5
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse	6
2.4. Behördenzuständigkeit	6
2.5. Örtliche Verhältnisse.....	7
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt	8
2.7. Zulässige Geschwindigkeit	9
3. Beschreibung des Vorfalles	10
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen	11
4.1. Verletzte Personen	11
4.2. Sachschäden an Infrastruktur.....	12
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut	12
4.4. Schäden an Umwelt.....	12
4.5. Summe der Sachschäden	12
4.6. Betriebsbehinderungen.....	13
5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen.....	13
6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse	13
6.1. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA	13
6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf	14
6.3. Analyse der Registriereinrichtung.....	14
6.4. Aussage Tzf Z 199.....	15
7. Zusammenfassung der Erkenntnisse.....	15
8. Maßnahmen des IM	15
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten.....	15
10. Ursache.....	15
11. Berücksichtigte Stellungnahmen	15
12. Sicherheitsempfehlungen.....	16
Beilage Auszug Bescheid vom 9. Dezember 1996	17
Beilage Auszug Bescheid der Inbetriebnahme vom 17. Dezember 1996	20
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen	26

Verzeichnis der Abbildungen

Seite

Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich	6
Abbildung 2	Auszug Netzplan der WLB – Quelle WIKIPEDIA	6
Abbildung 3	Lageplanskizze Bf Tribuswinkel-Josefsthal - Quelle Niederösterreich-Atlas.....	7
Abbildung 4	Ansicht der EK in Fahrtrichtung des PKW	8
Abbildung 5	Auszug aus Tafel B1 - Quelle WLB	9
Abbildung 6	Ansicht 1 von der Unfallstelle - Quelle Feuerwehr Tribuswinkel	10
Abbildung 7	Lageplanskizze des Zusammenpralls - Quelle WLB.....	10
Abbildung 8	Ansicht 2 von der Unfallstelle - Quelle Feuerwehr Tribuswinkel	11
Abbildung 9	Tabelle „Verletzte Personen“	11
Abbildung 10	Ansicht des geführten Tw mit dem geknickten Mast der Oberleitung - Quelle Feuerwehr Tribuswinkel	12
Abbildung 11	Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA - Quelle WLB.....	13
Abbildung 12	Auswertung Registriereinrichtung Z 199 – Quelle WLB.....	14
Abbildung 13	Wegbezogene Analyse der Registriereinrichtung.....	14

Verzeichnis der Regelwerke

RL 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
EisbG	Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. I, Nr. 25/2010
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I, Nr. 123/2005, i. d. F. BGBl. Nr. 40/2012
EKVO	Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961, i. d. F. BGBl. Nr. 123/1988
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006, BGBl. II, Nr. 279/2006
EisbBBV	Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung, BGBl. II, Nr. 398/2008
Bescheid vom 9. Dezember 1996	„Eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall und Betriebsbewilligung“ erstellt unter Zl. 227.302/3-II/21/96 vom Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst
Bescheid der „Inbetriebnahme am 17. Dezember 1996“	erstellt unter Zl. 227.302/1-VI/97 vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr

Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

DV V1 WLB	Betriebsvorschrift des IM
DV V2 WLB	Signalvorschrift des IM
DV V3 WLB	Betriebsvorschrift, incl. ZSB und Streckenliste des IM
Tafel B1	Pläne der Verkehrsstellen, Signal- und Weichenbezeichnungen, EK, Pfeifhinweise und Geschwindigkeiten
DV V4 WLB	Sicherung von Eisenbahnkreuzungen des IM

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

Bf	Bahnhof
BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DV	Dienstvorschrift
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage
EKÜS	Eisenbahnkreuzungs-Überwachungssignal
Hst	Haltestelle
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
LZA	Lichtzeichenanlage
NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahn-Sicherheitsbehörde)
PKW	Personenkraftwagen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Schiene
Tw	Triebwagen
Tfzf	Triebfahrzeugführer
VK	Vehicle Keeper (Fahrzeughalter)
WLB	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
Z	Zug
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift des IM

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Lokalaugenschein vor Ort am 27. März 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Unterlagen des IM eingelangt am 3. April 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 5. April 2012 beantwortet.

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art 19 Z 2 der RL 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des § 5 Abs 2 und 3 UUG durchgeführt. Die Untersuchung durch die SUB erfolgte vor Ort.

Gemäß § 4 UUG 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 rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Untersuchung. Es ist daher auch nicht der Zweck dieses Berichtes, ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären. Der gegenständliche Vorfall wird nach einem Stellungnahmeverfahren mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen.

Gemäß Art 25 Z 2 der RL 2004/49/EG werden Sicherheitsempfehlungen 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.

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 25 Z 3 der RL 2004/49/EG).

Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
Tfzf Z 199	Beteiligter
PKW-Lenker	Beteiligter
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	IM / RU / VK
Betriebsrat der Wiener Lokalbahnen	Personalvertreter
Herr Landeshauptmann von Niederösterreich	Behörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
Polizeiinspektion Traiskirchen zu GZ. C1/9826/2012	Exekutive
Staatsanwaltschaft Wiener Neustadt	Justizbehörde
BMWfJ - Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Dienstag, 20. März 2012, um 20:51 Uhr, ereignete sich auf der mit Lichtzeichenanlage gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 23,350 im Bereich vor der Hst Tribuswinkel-Josefsthal ein Zusammenprall zwischen Z 199 und einem PKW.

Die Reisenden im Zug blieben unverletzt.

Der Lenker des PKW wurde schwer, der Tffz wurde leicht verletzt.

Die Ursache für den Zusammenprall war das Übersetzen der EK trotz haltgebietender Lichtzeichenanlage.

Summary

On Tuesday, March 20th, 2012, at 20:51 o'clock, a collision between the train 199 and a car happened before the stopping point Tribuswinkel-Josefsthal at the level crossing in km 23,350 (secured with level-crossing road signal).

The passengers on the train stayed unharmed.

The driver of the car was seriously injured. The engine driver was easily injured.

The cause of the crash was that the car tried to use the level crossing, despite stop command by the level-crossing road signal.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Dienstag, 20. März 2012, um 20:51 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

- Strecke von Wien Oper nach Baden Josefsplatz
- zwischen Bf Traiskirchen Lokalbahn und Hst Tribuswinkel-Josefsthal
- Gleis 2
- km 23,350

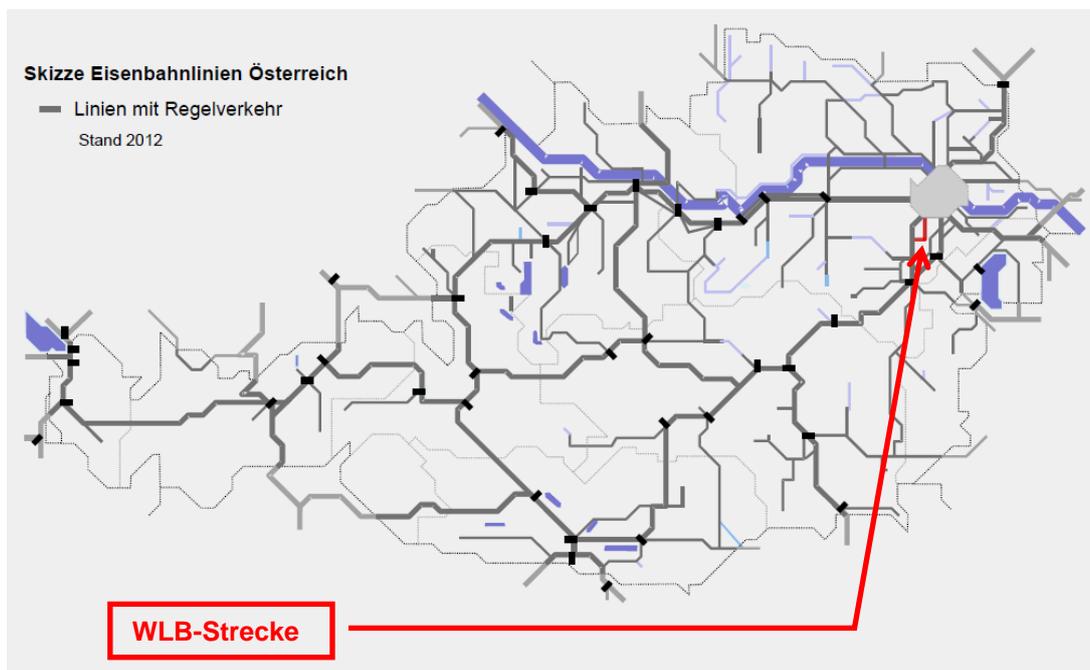


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich



Abbildung 2 Auszug Netzplan der WLB – Quelle WIKIPEDIA

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, + 5 °C, Dunkelheit, trocken, keine witterungsbedingte Einschränkung der Sichtverhältnisse.

2.4. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Landeshauptmann von Niederösterreich. Die Oberste Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird von der Untersuchung durch Übermittlung des Untersuchungsberichtes in Kenntnis gesetzt.

2.5. Örtliche Verhältnisse

Die EK im km 23,350 liegt unmittelbar vor der Hst Tribuswinkel-Josefsthal (km 23,410) der in diesem Streckenabschnitt zweigleisigen, elektrisch betriebenen Nebenbahnstrecke der WLB von Wien Oper nach Baden Josefsplatz. In den Streckenabschnitten Wien Oper – Wien Philadelphiabrücke und Baden Leesdorf – Baden Josefsplatz erfolgt straßenbahnmäßiger Betrieb. Der Nebenbahnabschnitt wird sicherungstechnisch mit einem Stellwerk der Bauart DrS (Drucktastenstellwerk Bauart Siemens) vom Bahnhof Wiener Neudorf gesteuert.

Die Oberleitung wird in diesem Streckenabschnitt mit einer Nenn-Gleichspannung von 850 V betrieben.

Die Betriebsabwicklung erfolgt gemäß den Bestimmungen und Vorgaben der Regelwerke des IM.



Abbildung 3 Lageplanskizze Bf Tribuswinkel-Josefsthal - Quelle Niederösterreich-Atlas

Die EK km 23,350 mit der Landesstraße „Josefsthalerstraße“ ist gemäß Bescheid vom 9. Dezember 1996 durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage gesichert.



Abbildung 4 Ansicht der EK in Fahrtrichtung des PKW

Straßenseitig sind in Fahrtrichtung des PKW beidseitig der Straße 240 m vor der EK Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sowie „Baken“ angebracht. Lichtzeichen befinden sich links und rechts der Straße vor der EK, sowie weitere Lichtzeichen beidseitig der Straße nach der EK. Die Masten der Lichtzeichen sind mit Gefahrenzeichen „Andreaskreuz“ ausgerüstet. Die Fahrbahn ist mit einer Bodenmarkierung (Haltelinie und Randlinien) versehen.

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

Z 199 (Regionalzug der WLB)

Zuglauf:

Wien Oper – Baden Josefsplatz

Zusammensetzung:

- 72 t Leermasse
- 94 t Gesamtmasse
- 54 m Gesamtzuglänge
- Tw 121 führend
414 vielfachgesteuert (geführt)
- Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 80 km/h
- durchgehend und ausreichend gebremst

Besetzung:

- 10 Fahrgäste
- Tzf

2.7. Zulässige Geschwindigkeit

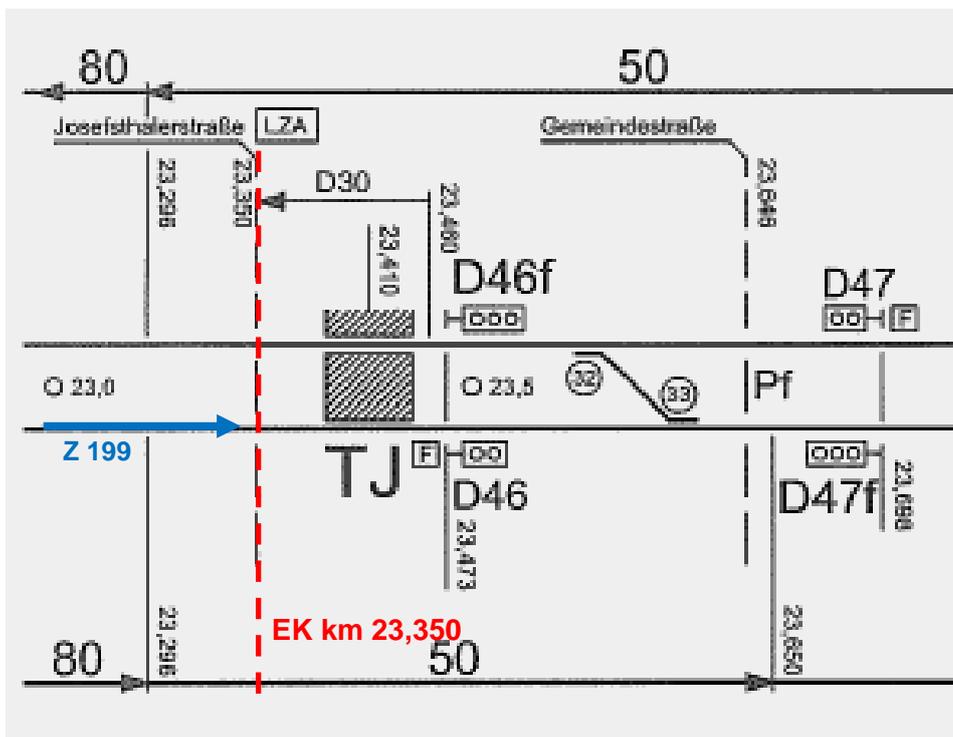


Abbildung 5 Auszug aus Tafel B1 - Quelle WLB

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der EK km 23,350 beträgt gemäß Tafel B1 des IM 50 km/h.

Eine Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle lag nicht vor.

3. Beschreibung des Vorfalles

Während Z 199 sich in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz der EK km 23,350 näherte, fuhr der PKW auf der Landesstraße 4012 „Josefsthalerstraße“ in Richtung Ortszentrum von Tribuswinkel. Beim Erkennen des PKW wurde von Z 199 eine Schnellbremsung eingeleitet.

Der PKW missachtete die haltgebietende LZA („Rotlicht“) der EK, wobei der PKW beim Queren der EK von dem aus Richtung Wien kommenden Z 199 seitlich erfasst, ca. 15 m in Fahrtrichtung von Z 199 geschleift wurde und mit dem Mast der Oberleitung kollidierte. Der Lenker des PKW wurde beim Zusammenprall im PKW eingeklemmt und schwer verletzt.



Abbildung 6 Ansicht 1 von der Unfallstelle - Quelle Feuerwehr Tribuswinkel

Zum Zeitpunkt der Kollision befanden sich in Z 199 zehn Reisende und ein Tzfz.

Der Stillstand der Zugspitze erfolgte in km 23,406

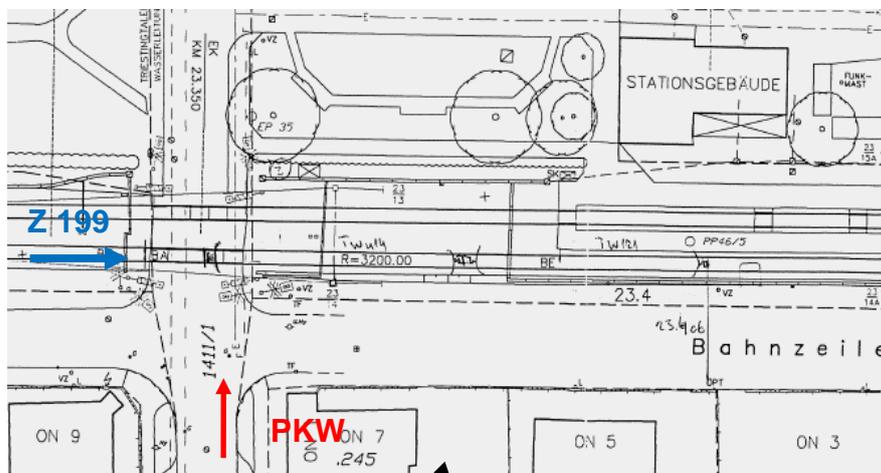


Abbildung 7 Lageplanskizze des Zusammenpralls - Quelle WLB



Abbildung 8 Ansicht 2 von der Unfallstelle - Quelle Feuerwehr Tribuswinkel

Eine Videoaufzeichnung einer Überwachungskamera des IM über den Hergang liegt der SUB vor. Diese ließ erkennen, dass die EKSA ordnungsgemäß „HALT“ gebot und das Spitzensignal des Tw tauglich war.

4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen

4.1. Verletzte Personen

Verletzte Personen Casualties	keine none	tödlich fatality	schwer serious injured	leicht easily injured
Passagiere Passengers	<input checked="" type="checkbox"/>			
Eisenbahnbedienstete Staff	<input type="checkbox"/>	-	-	1
Benützer von EK L.C. Users	<input type="checkbox"/>	-	1	-
Unbefugte Personen Unauthorised Persons	<input checked="" type="checkbox"/>			
Andere Personen Other	<input checked="" type="checkbox"/>			

Abbildung 9 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Ein Mast der Oberleitung wurde geknickt und ein Mast der LZA zerstört.

Ca. 30 m Oberbau wurden beschädigt.

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Der führende Tw wurde durch den Zusammenprall im Frontbereich und an der Seitenwand stark beschädigt.

Der geführte Tw wurde an der Seitenwand und durch den geknickten Mast der Oberleitung am Dach und am Stromabnehmer stark beschädigt.



Abbildung 10 Ansicht des geführten Tw mit dem geknickten Mast der Oberleitung -
Quelle Feuerwehr Tribuswinkel

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden an Eisenbahnfahrzeugen und Infrastruktur wurde auf € 130 000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Sperre von Gleis 2 im Unfallbereich von 20:51 Uhr bis am Folgetag 05:00 Uhr.

Es kam zu Zugausfällen im Personenverkehr.

5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- Lenker des PKW
- IM / RU / VK WLB
 - Tzfz Z 199 (WLB)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

6.1. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA

Der EK-Stellungsschreiber wurde ausgewertet und der SUB zur Verfügung gestellt. Die Auswertung ergab, dass die LZA um 20:47:49 Uhr aktiviert wurde. Um 20:47:49 Uhr erfolgte „Gelblicht“ ein und um 20:47:54 Uhr war auf allen Lichtzeichen „Rotlicht“ eingeschaltet. Die LZA war zum Zeitpunkt des Zusammenpralls tauglich und gebot dem Straßenverkehr „HALT“.

17	EinA + 1 #	20.03.12 20:36:18	
09	GGU + 1 .	20.03.12 20:36:18	
10	GRU + 1 .	20.03.12 20:36:23	
16	X16 + 1	20.03.12 20:36:23	
09	GGU + 0	20.03.12 20:36:23	
20	AusB + 1 #	20.03.12 20:37:07	
25	X25 + 1	20.03.12 20:37:08	
18	AusA + 1 #	20.03.12 20:37:09	
16	X16 + 0	20.03.12 20:37:09	
20	AusB + 0	20.03.12 20:37:15	
18	AusA + 0	20.03.12 20:37:16	
17	EinA + 0	20.03.12 20:37:16	
10	GRU + 0 .	20.03.12 20:37:17	
25	X25 + 0	20.03.12 20:37:17	
21	EinC + 1 #	20.03.12 20:47:49	EINSCHALTUNG
09	GGU + 1 .	20.03.12 20:47:49	- ALLE GELBLICHTER
10	GRU + 1 .	20.03.12 20:47:54	- ALLE ROTLICHTER
15	H5 + 1 #	20.03.12 20:47:54	- EKÜ-SIGNAL
09	GGU + 0	20.03.12 20:47:54	
22	AusC + 1 #	20.03.12 20:48:13	- Schleife befahren
24	AusD + 1 #	20.03.12 20:48:14	
15	H5 + 0	20.03.12 20:48:14	
26	X26 + 1	20.03.12 20:48:14	
22	AusC + 0	20.03.12 20:48:22	
17	EinA + 1 #	20.03.12 20:50:45	

*EK eingeschaltet und
Überwachungssignal aktiv.
Anlage in Ordnung!
St. Jf
21.03.2012*

Abbildung 11 Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA - Quelle WLB

Z 199 wurde die ordnungsgemäße Sicherung der EK durch ein weißes Blinklicht am EKÜS signalisiert.

6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des führenden Tw von Z 199 wurde nach dem Ereignis gesichert, durch den VK ausgewertet und der SUB zur Verfügung gestellt.

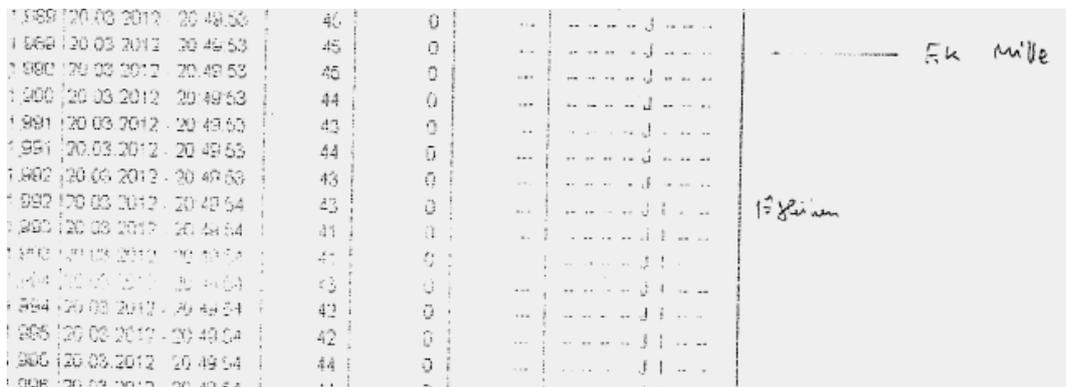


Abbildung 12 Auswertung Registriereinrichtung Z 199 – Quelle WLB

Die registrierte Uhrzeit entspricht ungefähr MEZ (=“Winterzeit“).

6.3. Analyse der Registriereinrichtung

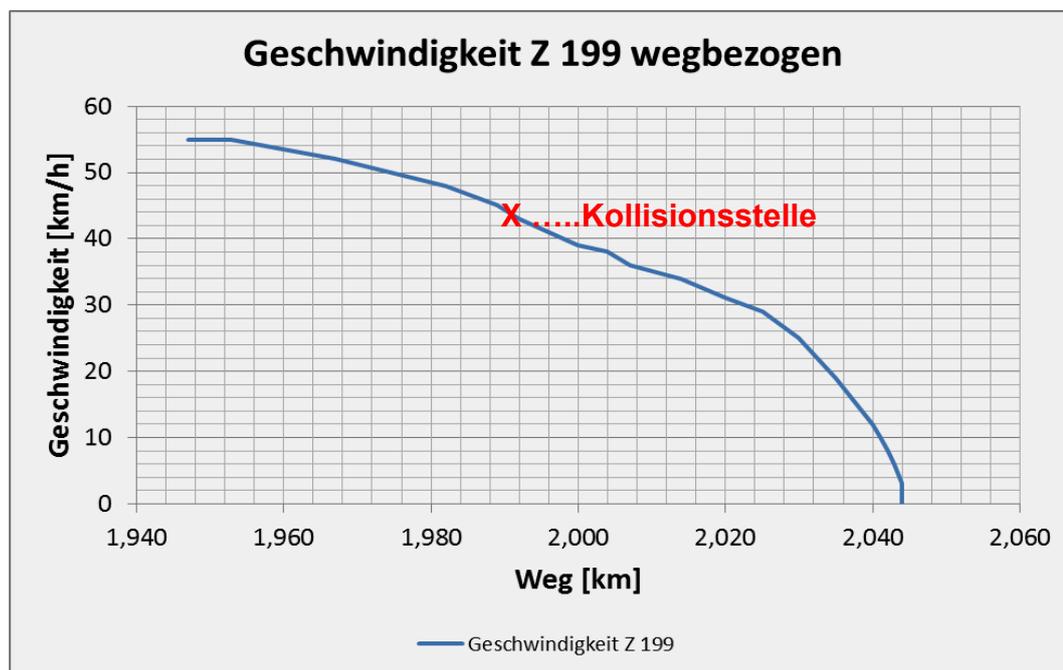


Abbildung 13 Wegbezogene Analyse der Registriereinrichtung

Aus der Auswertung ließ sich für Z 199 eine mittlere Verzögerung von 1,66 m/s² er rechnen

Die zulässigen Geschwindigkeiten wurden von Z 199 eingehalten.

6.4. Aussage Tzfz Z 199

(gekürzt und sinngemäß)

Bei der Fahrt von Z 199 in Fahrtrichtung Baden wurde vor der Annäherung an die EK im km 23,350 durch das EKÜS die ordnungsgemäße Sicherung der EK signalisiert. Z 199 befand sich bereits in einem Bremsvorgang vor der Hst Tribuswinkel-Josefsthal.

Unmittelbar vor der EK wurde ein von rechts kommender PKW wahrgenommen, der sich rasch auf die EK zubewegte. Es wurde sofort eine Notbremsung eingeleitet und das akustische Signal „ACHTUNG“ abgegeben. Trotz dieser Maßnahmen konnte der Zusammenprall nicht verhindert werden.

Der PKW wurde ca. 15 m mitgeschliffen und kollidierte derart mit einem Mast der Oberleitung, dass dieser knickte und auf das Dach des geführten Tw von Z 199 stürzte.

7. Zusammenfassung der Erkenntnisse

Z 199 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

Der Lenker des PKW hat die Bestimmungen der EKVO nicht beachtet.

8. Maßnahmen des IM

keine

9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Keine

10. Ursache

Ursache war die Nichtbeachtung der Bestimmungen der EKVO betreffend dem Verhalten von Straßenbenützern beim Befahren einer EK.

11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage

12. Sicherheitsempfehlungen

keine

Wien, am 15. Juni 2012

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Dieser endgültige Untersuchungsbericht gemäß § 15 UUG wurde vom Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens gemäß § 14 UUG geprüft und genehmigt.

Beilagen: Auszug Bescheid vom 9. Dezember 1996
Auszug Bescheid der Inbetriebnahme vom 17. Dezember 1996
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Beilage Auszug Bescheid vom 9. Dezember 1996

- 1 -

REPUBLIC ÖSTERREICH
Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 03 26
DVR: 0090204

AG.d. Wiener Lokalbahnen
Eingang 12. DEZ. 1996
Zahl:

Zl. 227.302/3-II/21/96
Sachbearbeiter:
Tel.: (0222) 711 62 DW

2204

Wien, am 9. Dezember 1996

Betr.: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen;
Bahnstrecke Wien - Baden,
Sicherung der Eisenbahnkreuzung (EK)
in km 23.350 bei der Hst. Tribuswinkel/Josefsthal
mit der Landesstraße Nr. 4012 ("Josefthalerstraße")
durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage im
Gemeindegebiet von Traiskirchen

hier: eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall
und Betriebsbewilligung

B E S C H E I D

I. Gemäß § 36 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl.Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 201/1996, wird der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 23.350 der Bahnstrecke Wien - Baden mit einer Landesstraße durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage (8 Signalgeber) unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen die eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall erteilt.

II. Gemäß § 37 EisbG wird der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen für die unter Punkt I. angeführte Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage die Betriebsbewilligung erteilt.

- 2 -

Diese Betriebsbewilligung wird wirksam, sobald

1. im Zuge eines Ortsaugenscheins durch die Oberste Eisenbahnbehörde festgestellt wird, daß gegen eine Betriebsaufnahme keine Bedenken bestehen sowie
2. eine schriftliche Erklärung der fachlich zuständigen gemäß § 15 EisbG verzeichneten Person (Betriebsleiterstellvertreter der WLB) sowie der ausführenden Firma Dr. techn. Josef Zelisko GesmbH über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße Ausführung des Bauvorhabens anlässlich des angeführten Ortsaugenscheins übergeben wurde.

III. Gemäß § 78 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl.Nr. 51, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 471/1995, in Verbindung mit den Bestimmungen der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24, zuletzt geändert durch BGBl.Nr. 151/1992, hat die antragstellende Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

- für die unter Punkt I. erteilte eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall eine Verwaltungsabgabe von öS 275,-- gemäß Tarifpost 210.c. sowie
- für die unter Punkt II. erteilte Betriebsbewilligung eine Verwaltungsabgabe von öS. 275,-- gemäß Tarifpost 212.c.,

sohin insgesamt eine Verwaltungsabgabe von öS 550,-- mittels des beigeschlossenen Zahlscheins binnen vierzehn Tagen ab Zustellung des Bescheids anher zu entrichten.

Begründung

Mit Bescheid des Landeshauptmanns von Niederösterreich vom 6. November 1996, Zl.: RU6-E-235/8, wurde der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen unter anderem für

- 3 -

die gegenständliche Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Hiezu hat die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen Entwurfsunterlagen vorgelegt und um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung im Einzelfall und der Betriebsbewilligung ersucht.

Die Entwurfsunterlagen wurden vom eisenbahnfachlichen Standpunkt geprüft und als zur Ausführung geeignet befunden.

Ebenso wurde festgestellt, daß gegen die Erteilung der Betriebsbewilligung keine Bedenken bestehen, die Wirksamkeit der Betriebsbewilligung für die gegenständliche Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage war jedoch an die unter Punkt II. angeführten Voraussetzungen zu knüpfen und tritt nur bei Vorliegen beider Voraussetzungen ein.

Nach Maßgabe der zitierten Bestimmungen war sohin spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von 6 Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt - abgesehen von den gesetzlich vorgeschriebenen Ausnahmefällen - unterschrieben sein.

Beilage Auszug Bescheid der Inbetriebnahme vom 17. Dezember 1996

 REPUBLIK ÖSTERREICH Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr Verwaltungsbereich Verkehr	- 1 -	A-1031 Wien, Radetzkystraße 2 Teletex (232)3221155 Telex 61 3221155 Telefax (0222) 713 03 26 DVR: 0090204
		ZI. 227.302/1-VI/21/97 Sachbearbeiter: Tel.: (0222) 711 62 DW
<p>Betr.: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen; Bahnstrecke Wien - Baden; Sicherung der Eisenbahnkreuzung (EK) in km 23.350 in der Hst. Tribuswinkel/Josefsthal mit der Landesstraße L 4012 ("Josefsthalerstraße") durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage im Gemeindegebiet von Traiskirchen</p> <p><u>hier:</u> Inbetriebnahme am 17. Dezember 1996</p>		
<p><u>NIEDERSCHRIFT</u></p>		
<p>Mit Bescheid des Landeshauptmanns von Niederösterreich vom 6. November 1996, ZI.: RU6-E-235/8, wurde der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen u.a. für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage gemäß § 35 und § 36 Abs. 1 EisbG die <u>eisenbahnrechtliche Baugenehmigung</u> erteilt.</p>		
<p>Mit ho. Bescheid vom 9. Dezember 1996, ZI.: 227.302/3-II/21/96, wurde gemäß § 36 Abs. 3 EisbG die <u>eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall</u> erteilt. Mit dieser wurde gemäß § 37 EisbG die <u>Betriebsbewilligung</u> verbunden und verfügt, daß diese wirksam werde, sobald</p>		
<p>1. im Zuge eines Ortsaugenscheines durch die Oberste Eisenbahnbehörde festgestellt wurde, daß gegen eine Betriebsaufnahme keine Bedenken bestehen sowie</p>		

- 2 -

2. eine schriftliche Erklärung der fachlich zuständigen gemäß § 15 EisbG verzeichneten Person (Betriebsleiterstellvertreter der WLB) sowie der ausführenden Firma über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße Ausführung des Bauvorhabens anlässlich des Ortsaugenscheines übergeben wird.

Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen hat nunmehr fernmündlich das Datum der beabsichtigten Betriebsaufnahme mitgeteilt und um Durchführung eines Ortsaugenscheines ersucht.

Im Zuge des heutigen Ortsaugenscheines durch den ho. eisenbahntechnischen Amtssachverständigen wurde nachstehender Befund samt Gutachten abgegeben:

Befund

Beschreibung der Anlage:

- Bahnstrecke: Wien - Baden;
- EK in km 23.350 in der Hst Tribuswinkel/Josefsthal mit der Landesstraße L 4012 ("Josefsthalerstraße") in Tribuswinkel;
- Straßenbreite: auf der EK 9,5 m
im Straßenverlauf l.d.B. 1,8 m (G) + 7 m (F) r.d.B. 8,8 m;
- öffentlicher Eisenbahnübergang (Ortsgebiet);
- Anzahl der Gleise: 2;
- örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn:
in der Richtung von Wien nach Baden (Richtung 1)
von km 21.630 bis km 23.296 $V = 80$ km/h
von km 23.296 bis km 23.650 $V = 50$ km/h

in der Richtung von Baden nach Wien (Richtung 2)
von km 24.363 bis km 23.959 $V = 35$ km/h
von km 23.959 bis km 23.296 $V = 50$ km/h;

- 3 -

- Gleiswechselbetrieb;
- zuggeschaltete Lichtzeichenanlage;
- in Richtung 1 und 2 Einschaltung fahrtbewirkt mittels Radsensoren bzw. händisch gleisbezogen;
- Schaltstation links der Bahn im Sinne der Kilometrierung;
- 8 Signalgeber (zweikammrig), 6 doppelte Andreaskreuze, 2 Richtungspfeile auf 6 Straßensignalen,
davon im Sinne der Kilometrierung nach links der Bahn gerichtet: 2 Signalgeber, 2 Andreaskreuze;
und nach rechts der Bahn gerichtet: 6 Signalgeber (davon 2 als Rücklicht), 4 Andreaskreuze, 2 Richtungspfeile; Richtungspfeile am Straßensignal S6 und S8;
- Bodenmarkierung: Haltelinie;
- Ankündigung der Eisenbahnkreuzung durch "Baken" und Gefahrenzeichen "Bahnübergang ohne Schranken";
- Länge des maßgebenden Gefahrenraumes: 12,3 m;
- Erforderliche Länge der Schaltstrecke S und Annäherungszeit T:
für Richtung 1 für $V = 80/50$ km/h $S = 452$ m (ausgeführt 458 m)
bei einer Bremsweglänge von 204 m,
 $T = 23,5$ s (vorhanden 23,5 s)
und
für Richtung 2 für $V = 50/35$ km/h $S = 247$ m (ausgeführt 247 m)
bei einer Bremsweglänge von 80 m,
 $T = 23,5$ s (vorhanden 23,5 s);
- Speicherung der fahrtbewirkten Einschaltung in Richtung 1 auf Gleis 1 und 2 bei Haltstellung der Hauptsignale D46 und D46f innerhalb der Schaltstrecke (signalgesteuerte Einschalterspeicherung);
- Ausschaltung gleisbezogen fahrtbewirkt mittels 2 Fahrzeugsensoren bzw. zeitverzögert nach etwa 5 Minuten;
- Fernüberwachung:
Bedienungs- und Überwachungsstelle in der Fdltg des Bf Traiskirchen in km 21.375;

- 4 -

- Triebfahrzeugführerüberwachung:
2 EK-Überwachungssignale für die Richtung 1 bzw. 2 unmittelbar vor der EK und
1 EK-Überwachungssignal-Wiederholer für die Richtung 1 auf Gleis 2 in km 23.260;
- Signalverzögerungszeit für die Signale D46 und D46f von 10 Sekunden;

Änderung zum Bauentwurf

Folgende Abweichung bzw. Ergänzung zum Bauentwurf wurde festgestellt:

Aus Sichtgründen wurde für die Richtung 1 auf Gleis 2 ein EK-Überwachungssignal-Wiederholer (EKÜS21a) aufgestellt.

Dieser im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben als geringfügig zu bezeichnenden Änderung gegenüber dem Bauentwurf bzw. den Entwurfsunterlagen wird zugestimmt.

Vorschreibungen der Baugenehmigung:

Die Vorschreibungen 1 und 2 sind noch auszuführen.

Die Vorschreibung 3 wird gemäß den Bestimmungen der V4 der WLB vollzogen.

Gutachten

Auf Grund des Antrages der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen auf Durchführung eines Ortsaugenscheines und der von den Vertretern der AG der WLB und der Signalbaufirma über die Inbetriebnahmebereitschaft sowie über die Funktionsfähigkeit der Anlage übergebenen schriftlichen Erklärungen der fachlich zuständigen gemäß § 15 EisebG verzeichneten Person (Betriebsleiterstellvertreter der WLB) sowie der ausführenden Firma über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße sowie der in der Erklärung angeführten geringfügigen abweichenden Ausführung des Bauvorhabens wurde vom ho. Amtssachverständigen eine vom Standpunkt der Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge umfassende und vom Standpunkt der Eisenbahnsicherungstechnik stichprobenartige Prüfung durchgeführt.

- 5 -

Die Anlage ist vom eisenbahnfachlichen Standpunkt sach-, fach- und vorschreibungsgemäß ausgeführt.

Im Rahmen des Ortsaugenscheines wurden weiters nachstehende Vorschriften getroffen:

A:

1. Bei den Straßensignalen sind Putzsockeln anzubringen.
2. Die Schaltstrecken sind in beiden Richtungen um jeweils 25 m zu verlängern.
3. Die Signalfreistellverzögerung für die Signale D46 und D46f nach einer Speicherung ist zu realisieren. Ein Satz Ausführungsschaltungen ist an das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zu übermitteln.

Termine:

Punkt 1	23. Dezember 1996
Punkt 2	sofort erledigt
Punkt 3	sofort

B:

Die Anbringung nachstehender Bodenmarkierungen bzw. die Aufstellung nachstehender Straßenverkehrszeichen ist zu veranlassen bzw. zu beantragen:

4. Vor den Straßensignalen S1 und S2 sind Haltelinien aufzubringen.
5. Auf der Bahnzeile sind jeweils in einer Entfernung von ca. 50 m Gefahrenzeichen "Bahnübergang ohne Schranken" samt zur Eisenbahnkreuzung weisenden Richtungspfeilen aufzustellen.

Termine:

Punkte 4 und 5	30. März 1997
----------------	---------------

- 6 -

Es wird daher festgestellt, daß die festgelegten Voraussetzungen für die Wirksamkeit der Betriebsbewilligung nunmehr erfüllt wurden.

Die o.a. Vorschriften sind ordnungsgemäß und termingerecht durchzuführen. Über den Vollzug der Vorschriften ist durch die fachlich zuständige gemäß § 15 EisbG verzeichnete Person (Betriebsleiterstellvertreter der WLB) bis spätestens 1. Mai 1997 schriftlich an das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zu berichten.

Gegen eine sofortige Betriebsaufnahme der gegenständlichen Anlage bestehen keine Bedenken, da die vorgefundenen Mängel derzeit die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht beeinträchtigen. Die Vorschriften waren jedoch zu treffen, um die Ordnung des Betriebes weiterhin zu gewährleisten.

Die Anbringung der Bodenmarkierung bzw. die Aufstellung der Straßenverkehrszeichen wird in Hinblick auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs als für erforderlich erachtet.

Seitens der anwesenden Vertreter der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen werden die angeführten zusätzlichen Vorschriften zustimmend zur Kenntnis genommen und erklärt, diese termingerecht durchzuführen.

Dauer der Amtshandlung: 13 Halbstunden à öS 130,--
insgesamt öS 1.690,--

Beim Ortsaugenschein waren anwesend:

für das BMWVuK,
Sektion II:

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des Betriebsrats des IM/RU (Auszug) eingelangt am 7. Mai 2012

- a)

.... auf Seite und ... jeweils von (personenbezogene Bezeichnung) die Rede ist. Es handelt sich jedoch um (personenbezogene Bezeichnung).
--

Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 12. Juni 2012

Aus Sicht der Abteilungen **IV/SCH5** (Fachbereich Betrieb) und **IV/SCH2** (Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen) ergeben sich zu dem vorgelegten vorläufigen Untersuchungsbericht nachstehende Einsichtsbemerkungen:

Abteilung IV/SCH5:

- b) Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.

- c) Die behördliche Zuständigkeit dieser Bahnstrecke, ausschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften WLB DV V2 und WLB DV V3, obliegt dem Landeshauptmann von Niederösterreich.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- d) Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.

und deren Berücksichtigung

Litera	Anmerkung
a)	Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.
b)	-
c)	-
d)	-