



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL ZUG 96596 MIT KLEINMOTORRAD

am 3. Februar 2012

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 11001
Bf Tulln an der Donau – St.Pölten Hbf
EK km 41,469 (Hst Ober Radlberg)**

BMVIT-795.287-IV/BAV/UUB/SCH/2012

**BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Bereich 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 Schiffahrtsgesetz 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 Regelwerke	2
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU.....	3
Verzeichnis der Abbildungen	3
Verzeichnis der Tabellen.....	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	3
Untersuchungsverfahren.....	4
Vorbemerkungen.....	4
Empfänger	4
1. Zusammenfassung.....	5
2. Allgemeine Angaben	5
2.1. Zeitpunkt.....	5
2.2. Witterung, Sichtverhältnisse	5
2.3. Örtlichkeit.....	6
2.4. Behördenzuständigkeit	6
2.5. Örtliche Verhältnisse.....	6
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt	7
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten	8
2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 11001	8
2.7.2. Verschreibung des Fahrplanmusters.....	8
2.7.3. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 911	9
2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch La	10
2.7.5. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle	10
2.7.6. Signalisierte Geschwindigkeit.....	10
3. Beschreibung des Vorfalls	11
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen	13
4.1. Verletzte Personen	13
4.2. Sachschäden an Infrastruktur.....	14
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen.....	14
4.4. Schäden an Umwelt.....	14
4.5. Summe der Sachschäden an Schienenfahrzeugen.....	14
4.6. Betriebsbehinderungen.....	14
5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen.....	14
6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse	14
6.1. Aussage Tzfz Z 96596.....	14
6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tfz	15
6.3. Auswertung des Stellungschreibers der EKSA.....	16
7. Zusammenfassung der Erkenntnisse	17
8. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten.....	17
9. Ursache.....	17
10. Berücksichtigte Stellungnahmen	17
11. Sicherheitsempfehlungen.....	18
Beilage Bescheid Betriebsbewilligung der EK km 41,469	19
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen	26

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
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006, BGBl. II, Nr. 279/2006
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung, BGBl. II, Nr. 398/2008
EKVO	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961 i. d. F. BGBl. Nr. 123/1988

Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

DV V2	Signalvorschrift des IM
DV V3	Betriebsvorschrift des IM
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift des IM
DB 640	Verzeichnis der Betriebsstellencodes

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich 6
Abbildung 2	Auszug Bsb Bf Viehofen EK km 41,469 - Quelle IM 7
Abbildung 3	Auszug aus VzG Strecke 11001 - Quelle IM 8
Abbildung 4	Auszug aus A-Befehl – Vorschreibung Fahrplanmuster - Quelle IM..... 8
Abbildung 5	Auszug aus Buchfahrplan Heft 911 – Quelle IM 9
Abbildung 6	Auszug aus Buchfahrplan Heft 911 - Muster 5554 – Quelle IM 9
Abbildung 7	Gegengezeichneter A - Befehl für Z 96596 - Quelle IM 10
Abbildung 8	Skizze Auszug aus Lageplanskizze EK km 41,469 - Quelle NÖGIS Land Niederösterreich 11
Abbildung 9	Ansicht der EK mit Wrackteilen - Quelle stplive Franz Hagl 12
Abbildung 10	Ansicht der EK in Fahrtrichtung des Straßenverkehrsteilnehmers..... 12
Abbildung 11	Blick auf EK in Fahrtrichtung Z 96596 13
Abbildung 12	Wegbezogene Auswertung der Registriereinrichtung des Tfz 185 528-7 – Quelle RU..... 15
Abbildung 13	Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA – Quelle IM 16

Verzeichnis der Tabellen

	Seite
Tabelle 1	Verletzte Personen 13
Tabelle 2	Erläuterung des Stellungsschreibers der EKSA - Quelle IM 16

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
DV	Dienstvorschrift
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzung-Sicherungsanlage
Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahn-Sicherheitsbehörde)
Ober Radelberg	Ortsbezeichnung laut VzG
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Schiene
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
VI St. Pölten	Verkehrsinспекtion des Stadtpolizeikommando Sankt Pölten
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Untersuchung vor Ort am 2. März 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 2. März 2012 beantwortet.

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art 19 Z 1 der RL 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des § 2 Abs 4 UUG durchgeführt. Die Untersuchung durch die SUB erfolgte vor Ort.

Gemäß § 5 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 Untersuchungen zielen nicht darauf ab, Schuld- 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 96596	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
LTE Logistik- und Transport- GmbH	RU
Betriebsrat der LTE Logistik- und Transport- GmbH	Personalvertreter
Herr Landeshauptmann von Niederösterreich	Behörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
Verkehrsinpektion St. Pölten zu GZ. C1/1341/2012-MW	Exekutive
Staatsanwaltschaft Sankt Pölten	Justizbehörde
BMWfJ-Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Freitag, 3. Februar 2012, um 13:35 Uhr, ereignete sich auf der EK im km 41,469, unmittelbar nach der Hst Ober Radlberg (gesichert mit Halbschrankenanlage und vier Straßensignalen zur optischen und akustischen Ankündigung des Schrankenschließens) ein Zusammenprall zwischen Z 96596 und einem Kleinmotorrad mit Anhänger.

Der Lenker des Kleinmotorrades wurde tödlich verletzt.

Das Zugpersonal blieb unverletzt.

Die Ursache für den Zusammenprall war das Übersetzen der EK trotz Annäherung des Zuges.

Summary

Friday, 3th February 2012, at 13:35 o'clock, a collision between the train 96596 and a small motorbike with trailer happened at the level crossing in km 41,469, (secured with half-barrier and traffic signs for optical and acoustical annunciation when closing the barrier).

The driver of the small motorbike was fatally injured.

The train crew were unharmed.

The cause of the crash was that the motorbike tried to use the level crossing at the time as train 96596 approached.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Freitag, 3. Februar 2012, um 13:35 Uhr

2.2. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, sonnig - 11 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse.

2.3. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

- Strecke 11001 von Bf Tulln an der Donau nach Sankt Pölten Hbf
- Gleis 1,
- km 41,469
unmittelbar nach der Hst Ober Radlberg

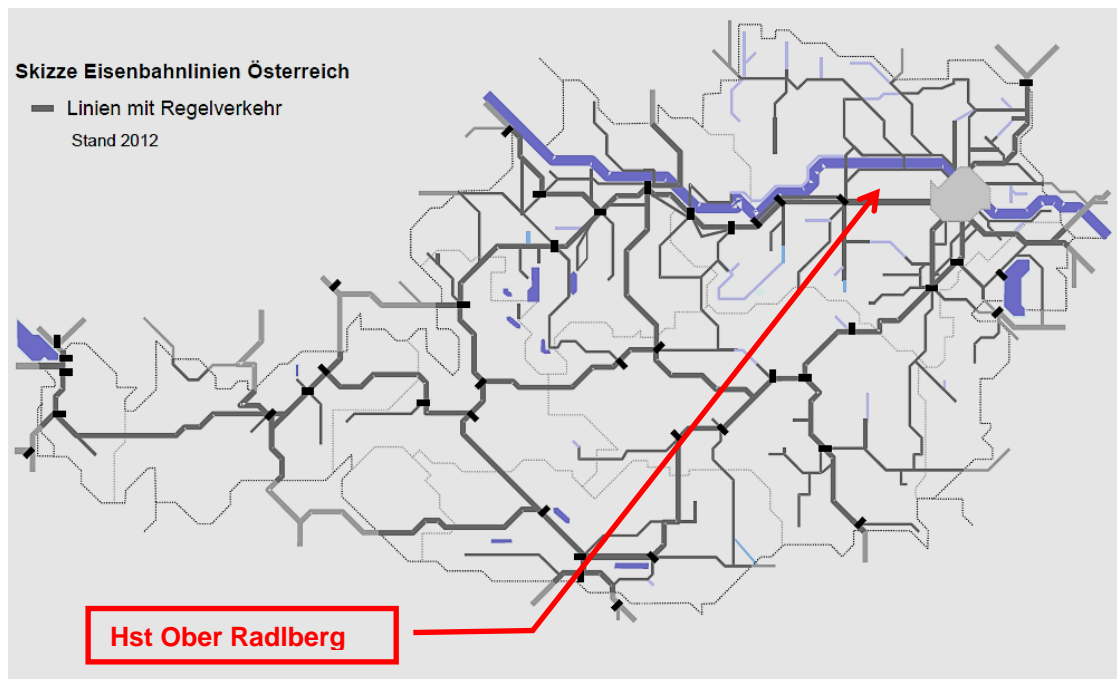


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlagen Österreich

2.4. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Landeshauptmann von Niederösterreich. Die Oberste Eisenbahnbehörde im BMVIT wird von der Untersuchung durch Übermittlung des vorläufigen Untersuchungsberichtes in Kenntnis gesetzt.

2.5. Örtliche Verhältnisse

Die EK liegt im km 41,469 der eingleisigen, elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 11001 von Bf Tulln an der Donau nach Sankt Pölten Hbf zwischen Bf Herzogenburg und Bf Viehofen (unmittelbar nach der Hst Ober Radlberg).

Die Oberleitung wird mit einer Nennspannung von 15 kV und einer Frequenz von 16,7 Hz betrieben.

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

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 11001

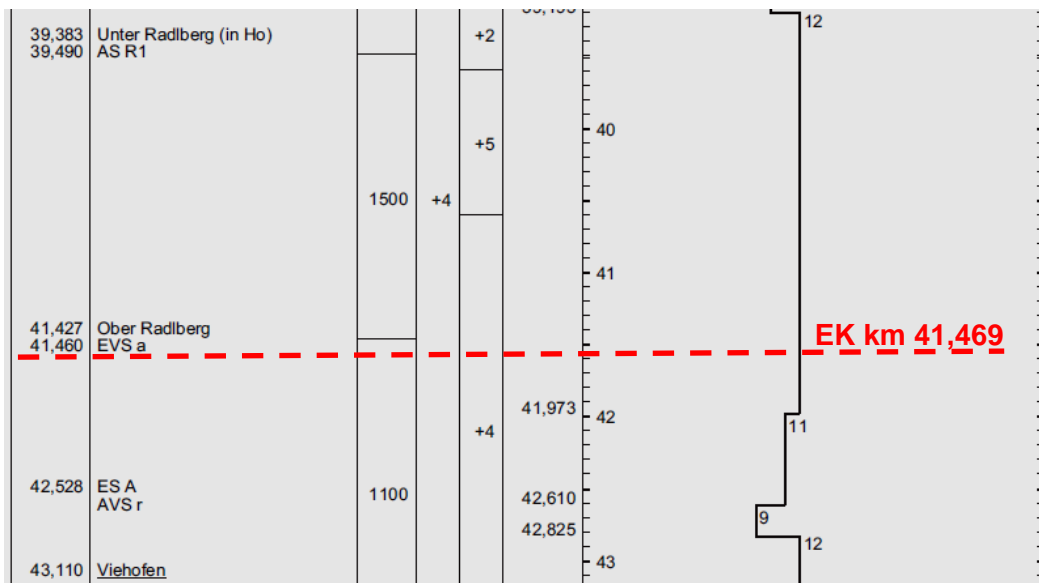


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 11001 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 120 km/h.

2.7.2. Vorschreibung des Fahrplanmusters

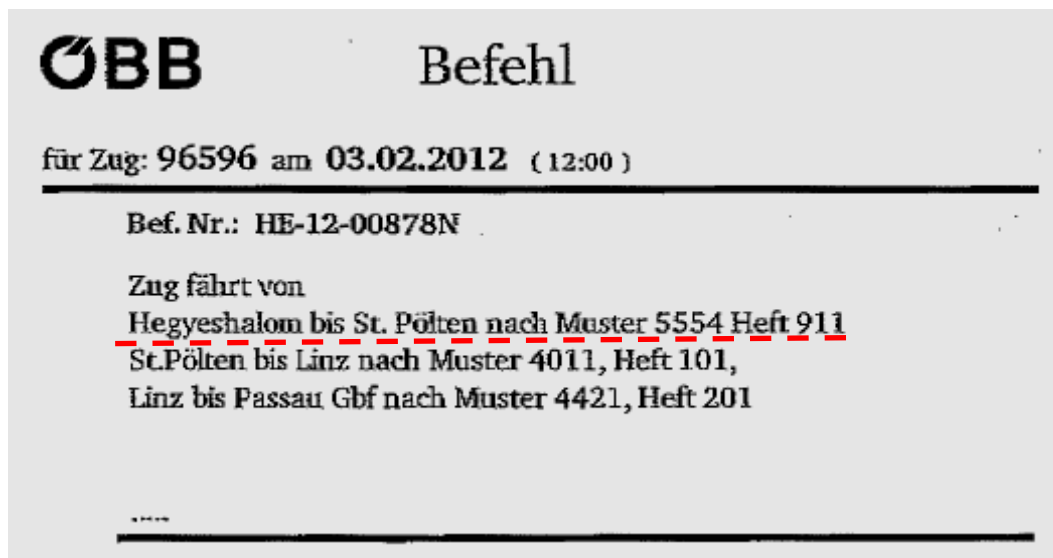


Abbildung 4 Auszug aus A-Befehl – Vorschreibung Fahrplanmuster - Quelle IM

Gemäß A-Befehl, Befehlscode HE-12-00898N wurde angeordnet
Z fährt von Hegyeshalom nach St. Pölten nach Muster 5554, Heft 911

...

2.7.3. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 911



Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 911 – Quelle IM

Muster 5554 nP

BT 479 b He-Za Bh = 67%
 511 b Za-El Bh = 46%
 724 b El-Nf Bh = 35%
 469 d Nf-Tu Bh = 65%
 555 c Tu-Pw Bh = 59%

M 5554 | Vmax = 100 km/h
 Bhmax = 67%
 – ZFA – 61 –

4	5	6	1	2	3
		0 00	100	187.8	Hegyeshalom
		2.10	100	36.9	Herzogenburg (in Ho) *Ho* C-34
		12		38.0	Herzogenburg-Süd (in Ho) *Hoh* C-34
		14		39.4	Unter Radlberg (in Ho) *Hor* C-34
				41.4	Ober Radlberg
				42.6	
			90	42.9	
		18	100	43.1	Viehofen
				44.6	St. Pölten Traisenpark

EK km 41,469

Abbildung 6 Auszug aus Buchfahrplan Heft 911 - Muster 5554 – Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 911 des IM, Muster 5554 betrug 100 km/h.

2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch La

Im betroffenen Streckenanschnitt gab es keine Eintragung in der La 2012, Nr. 3, Ost Teil 1/3 bezüglich einer Einschränkung der Geschwindigkeit.

2.7.5. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle

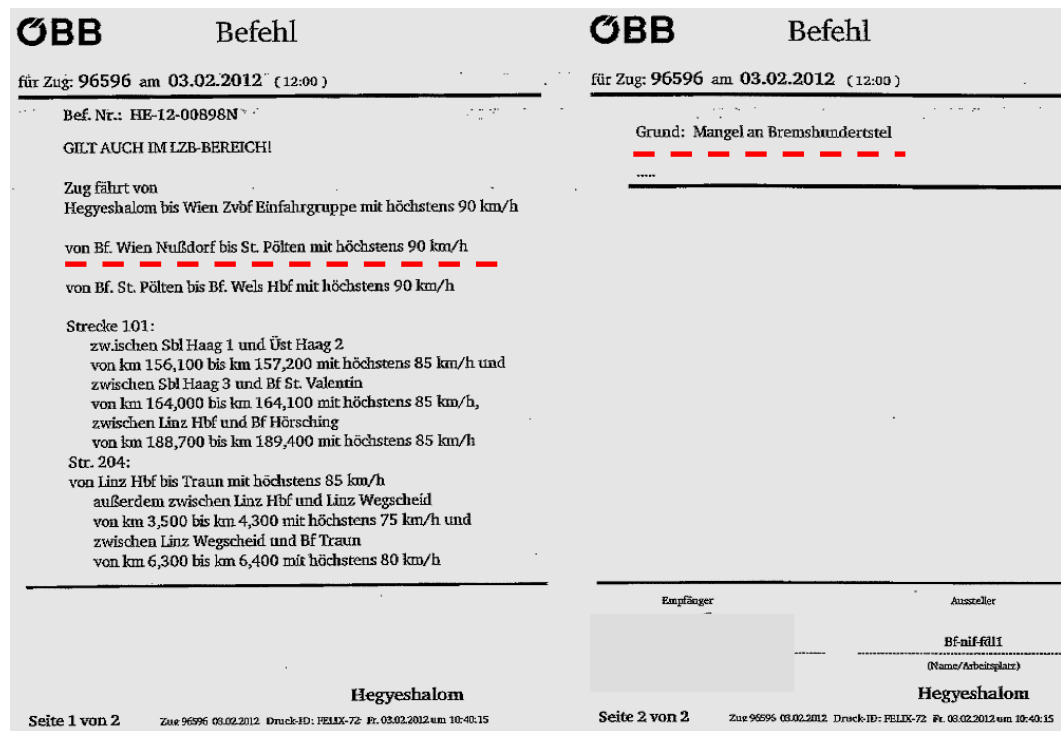


Abbildung 7 Gegengezeichneter A - Befehl für Z 96596 - Quelle IM

Gemäß A-Befehl, Befehlscode HE-12-00898N wurde angeordnet

.....

Zug fährt von Bf Wien Nussdorf bis St. Pölten mit höchstens 90 km/h

.....

Grund: Mangel an Brems-hundertstel

2.7.6. Signalisierte Geschwindigkeit

Nicht relevant da auf freier Strecke.

3. Beschreibung des Vorfalles

Am 3. Februar 2012 sollte Z 96596 von Hegyeshalom (HU) nach Passau Gbf (DE) geführt werden. Auf Grund eines Mangels an Bremsenunterstel war in den einzelnen Streckenabschnitten die höchst zulässige Geschwindigkeit durch schriftliche Befehle reduziert. Daher betrug im Streckenabschnitt zwischen Bf Tulln an der Donau bis Sankt Pölten Hbf die höchst zulässige Geschwindigkeit 90 km/h.

Das Spitzensignal am führenden Tzf war eingeschaltet. Bei der Annäherung von Z 96596 an die EK im km 41,469 (unmittelbar nach der Hst Ober Radlberg), wurde vom Tzf wahrgenommen, dass die Schranken geschossen waren und links der Bahn, parallel zum Gleis, ein Kleinmotorrad entgegenkam.

Als der Tzf erkannte, dass das Kleinmotorrad zu der mit Halbschranken gesicherten EK lenkte, wurde ein akustisches Signal „ACHTUNG“ abgegeben und eine Schnellbremsung eingeleitet.

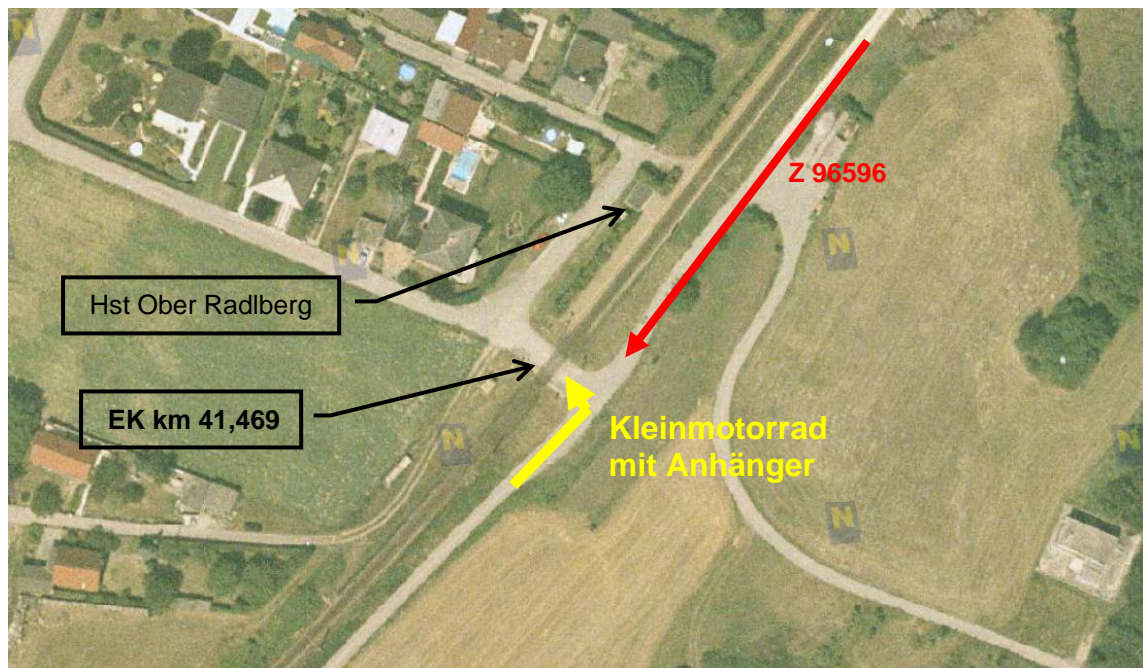


Abbildung 8 Skizze Auszug aus Lageplanskizze EK km 41,469 - Quelle NÖGIS Land Niederösterreich

Der Lenker des Kleinmotorrades reagierte nicht auf das akustische Signal und umfuhr die Halbschranke. Kurz darauf erfolgte die Kollision.



Abbildung 9 Ansicht der EK mit Wrackteilen - Quelle stplive Franz Hagl



Abbildung 10 Ansicht der EK in Fahrtrichtung des Straßenverkehrsteilnehmers



Abbildung 11 Blick auf EK in Fahrtrichtung Z 96596

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 checked="" type="checkbox"/>			
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"/>			

Tabelle 1 Verletzte Personen

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Keine Sachschäden an der Infrastruktur.

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen

Schäden am Bahnräumer, an den Luftleitungen und Signaleinrichtung sowie im Unterflurbereich der Tfz.

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden an Schienenfahrzeugen

Die Sachschäden an den Schienenfahrzeugen wurden auf ca. € 30.000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen von 14:35 Uhr bis 16:13 Uhr.

5. **Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen**

- Lenker des Kleinmotorrades
- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU LTE Logistik- und Transport- GmbH
 - Tfzf Z 96596 (LTE Logistik- und Transport- GmbH)

6. **Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse**

6.1. Aussage Tfzf Z 96596

(aufgenommen von der VI Sankt Pölten, gekürzt und sinngemäß)

Am 3. Februar 2012 sollte Z 96596 bis Sankt Pölten Hbf geführt werden. Z 96596 hatte eine Länge von 412 m und 2010 t einschließlich der Tfz. Das Spitzensignal am führenden Tfz war eingeschaltet. Nach dem Stadtgebiet von Herzogenburg wurde Z 96596 auf 85 bis 90 km/h beschleunigt. In Höhe der Hst Unter Radlberg wurde diese Geschwindigkeit erreicht.

Bei der Annäherung an die EK nach der Hst Ober Radlberg, wurde wahrgenommen, dass die Schranken geschossen waren und links der Bahn, parallel zum Gleis, ein Kleinmotorrad entgegenkam. Der Lenker des Kleinmotorrades war mit einer orangefärbigen Arbeitskleidung bekleidet, ob er einen Sturzhelm trug wurde nicht beachtet.

Das Kleinmotorrad war noch ca. 100 bis 150 m entfernt und fuhr in Richtung EK. Bei Erkennen, dass das Kleinmotorrad zu der mit Halbschranken gesicherten EK lenkte, wurde das akustische Signal „ACHTUNG“ gegeben. Da befürchtet wurde, dass das Kleinmotorrad auf die Gleisanlage fährt, wurde eine Schnellbremsung eingeleitet.

Der Lenker des Kleinmotorrades reagierte nicht auf das akustische Signal und umfuhr den Halbschranken. 10 bis 15 m vor der EK konnte der Lenker des Kleinmotorrades nicht mehr gesehen werden; unmittelbar darauf erfolgte die Kollision.

6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des führenden Tzf von Z 96596 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch das RU ausgewertet.

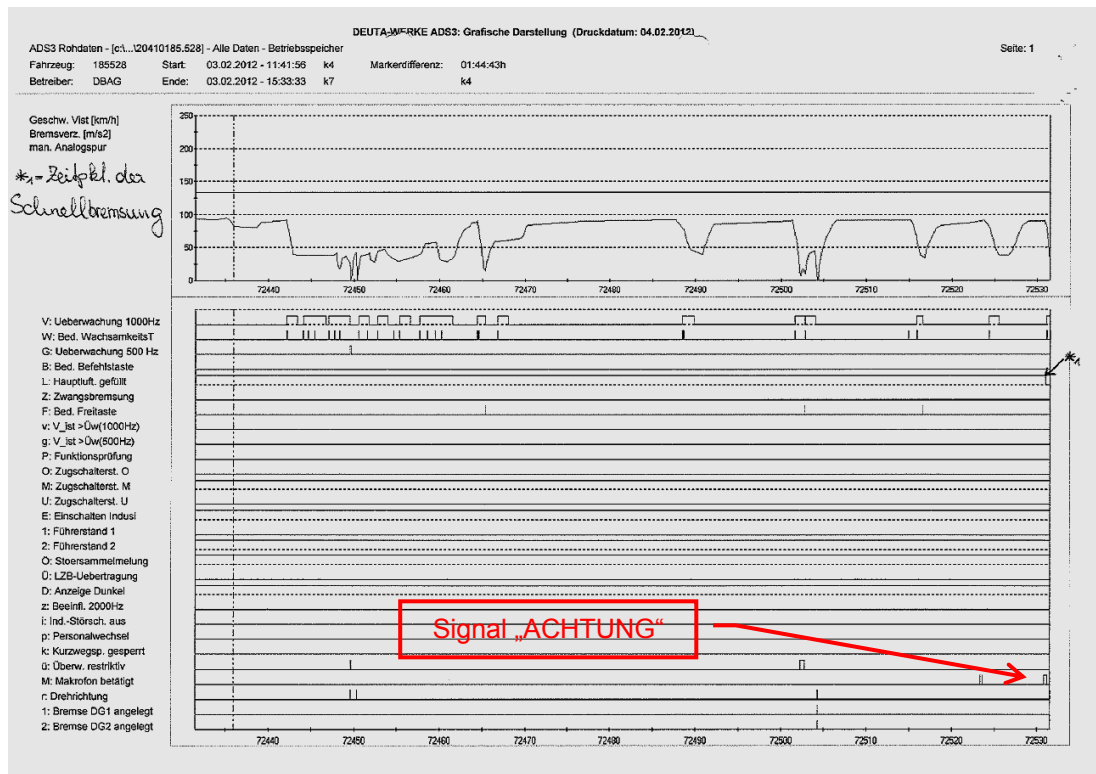


Abbildung 12 Wegbezogene Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf 185 528-7 – Quelle RU

Aus der vorstehenden Abbildung kann für die Fahrt von Z 96596 abgeleitet werden:

Systemzeit = MEZ

Die zulässige Geschwindigkeit $v_{\max} = 90$ km/h wurde eingehalten.

Es wurde eine Schnellbremsung eingeleitet.

Unmittelbar vor der Schnellbremsung wurde ein Signal „ACHTUNG“ vom Tzf abgegeben.

6.3. Auswertung des Stellungschreibers der EKSA

Auswertung des Stellungsschreibers:

17	EinA → 0	03.02.12 13:34:35
10	GRÜ → 1	03.02.12 13:34:36
11	OÜR → 0	03.02.12 13:34:50
12	ZÜR → 1	03.02.12 13:34:55
18	AusA → 1	03.02.12 13:35:17
20	AusB → 1	03.02.12 13:35:18
17	EinA → 1	03.02.12 13:35:37
12	ZÜR → 0	03.02.12 13:35:39
20	AusB → 0	03.02.12 13:35:42
11	OÜR → 1	03.02.12 13:35:46
10	GRÜ → 0	03.02.12 13:35:46
18	AusA → 0	03.02.12 13:35:48

Abbildung 13 Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA – Quelle IM

Funktion		Erläuterung
EinA	0	Einschaltung der Schrankenanlage
GRÜ	1	Rotlichter an sämtlichen Straßensignalen
OÜR	0	Beginn Schließbewegung der Schrankenbäume, Rotlicht vorhanden
ZÜR	1	Schrankenbäume erreichen geschlossene Endlage
AusA	1	Zug erreicht EK, befahren des Auflösekontakt, Schrankenbäume geschlossen
AusB	1	Zug erreicht EK, befahren der Auflöseschiene, Schrankenbäume geschlossen
EinA	1	Einschaltung in Grundstellung, Anlage bleibt ordnungsgemäß geschlossen, Zug EK verlassen
ZÜR	0	Beginn Öffnungsbewegung der Schrankenbäume, Rotlicht vorhanden
AusB	0	Auflöseschiene in Grundstellung
OÜR	1	Schrankenbäume erreichen offene Endlage
GRÜ	0	Rotlichter an sämtlichen Straßensignalen ausgeschalten
AusA	0	Auflösekontakt in Grundstellung

Tabelle 2 Erläuterung des Stellungsschreibers der EKSA - Quelle IM

Der EK-Stellungsschreiber wurde vom IM ausgewertet und der SUB zur Verfügung gestellt. Die Auswertung ergab, dass die EKSA zum Zeitpunkt des Zusammenpralls tauglich war und die Halbschranken und das Rotlicht „HALT“ geboten haben.

Systemzeit = MEZ

7. Zusammenfassung der Erkenntnisse

Z 96596 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

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

8. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Keine

9. Ursache

Nichtbeachtung der Bestimmungen der EKVO betreffend das Verhalten von Straßenverkehrsteilnehmern beim Befahren einer EK.

10. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage.

11. Sicherheitsempfehlungen

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlungen (unfallkausal)	richtet sich an
12.1 A-2012/038	Überprüfung, ob eine Evaluierung der EK erfolgen muss. Begründung: Die Betriebsbewilligung erfolgte mit Bescheid vom 9. Jänner 1986 (Zl. EB 27.812-3-II/2-1986 vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr).	Landeshauptmann von Niederösterreich

Wien, am 23. April 2012

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Der Untersuchungsleiter:

Ing. Johannes Piringner eh

Beilage: Bescheid Betriebsbewilligung der EK km 41,469
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Beilage Bescheid Betriebsbewilligung der EK km 41,469

1x

REPUBLIC ÖSTERREICH
Bundesministerium für ~~WIRTSCHAFT~~
öffentl. Wirtschaft und Verkehr
SEKTION II
Oberste Behörde für Eisenbahnen, Kraftfahrlinien,
Rohrleitungen und Schlepplifte

A-1099 Wien, Liechtensteinstraße 3
Sachbearb.: Dr. Zehender
Telefon: 34 15 20 Kl. 18

Zl. EB 27.812-3-II/2-1986

Wien, am 9. Jänner 1986

Betr.: ÖBB-Strecke Tulln - St. Pölten,
lt. Tafel A1: Tulln - St. Pölten Hbf.;
Sicherung der Eisenbahnkreuzung in
km 41,469 zwischen Bf. Herzogenburg
und Bf. Viehofen mit einer Gemeinde-
straße in Oberradlberg durch eine
zugeschaltete Halbschrankenanlage
mit Blinklichtern

hier: Betriebsbewilligung

B E S C H E I D
=====

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 30. Oktober 1981, Zl. I/7-E-342/2, wurde den Österr. Bundesbahnen u.a. für die Errichtung der ggstl. Halbschrankenanlage gem. § 35 und § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60, iddgF., die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung unter bestimmten Voraussetzungen erteilt.

Mit ho. Bescheid vom 11. September 1984, Zl. EB 27.812-2-II/2-1984, wurde den Österr. Bundesbahnen hierfür die eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall gem. § 36 Abs. 3 EispG erteilt.

Nunmehr haben die Österr. Bundesbahnen mitgeteilt, daß die ggstl. Halbschrankenanlage fertiggestellt ist und ersucht, die Betriebsbewilligung zu erteilen.

Anlässlich der Inbetriebnahme dieser Anlage wurde am 21. Februar 1985 ein Ortsaugenschein durchgeführt.

Streckenleitung Wien FJ
Eing. 30. JAN. 1986
Zl. 4
V O W H P R M Z

- 2 -

Anwesende Personen:

für das Bundesministerium für
öffentl. Wirtschaft und Verkehr

für die Österr. Bundesbahnen
Signalstreckenleitung Wien

für die Firma
Dr. techn. Josef Zelisko

Hiebei wurde folgender Befund samt Gutachten erhoben:

Beschreibung der Anlage:

- ÖBB-Strecke lt. Tafel A1 (Dion Wien Nr. 10):
Tulln - St. Pölten Hbf.
- Eisenbahnkreuzung in km 41,469 zwischen Bf. Herzogenburg
und Bf. Viehofen nächst Hst Oberradlberg mit einer Ge-
meindestraße im Gemeindegebiet von Oberradlberg
- Straßennamen: unbekannt
- Straßenbreite auf der EK 6 m + 1,5 m Gehsteig, im Straßen-
verlauf 4 m
- öffentlicher Eisenbahnübergang
- Anzahl der Gleise: 1
- zugeschaltete Halbschrankenanlage mit Blinklichtern und
Läutewerk
- 2 Halbschranken
- 4 Straßensignale zur optischen und akustischen Ankündigung
des Schrankenschließens (12 Sekunden) mit 4 Blinklichtern,
1 Läutewerk und 4 einfachen Andreaskreuzen, nämlich
links der Bahn 2 Straßensignale (2 Blinklichter) und
rechts der Bahn 2 Straßensignale (2 Blinklichter), Läute-
werk am Straßensignal 2
- Bodenmarkierung: Sperrlinie und Haltelinie
- Fernüberwachung:
Bedienungs- und Überwachungsstelle im Mstw des Bf. Viehofen
in km 43,110

- 3 -

- Erforderliche Schaltstrecke:
 - für Richtung 1 960 m bei V= 120 km/h (vorhanden 1.089 m)
 - für Richtung 2 960 m bei V= 120 km/h (vorhanden 1.066 m)
- Ortsschalterbetrieb

Der Ankündigung des Schrankenschließens mit Blinklichtern wurde zugestimmt, da die Halbschrankenanlage bereits seit längerer Zeit bei der Signalbaufirma vorbereitet war.

Vorschreibungen der Baugenehmigung:

Damit die Straßensignale von sämtlichen Parallelwegen aus der Regelentfernung wahrgenommen werden können, ist das Straßensignal 4 in den Parallelweg Stummergasse gerichtet worden; das Straßensignal 1 wird mit einem Rücklicht ausgestattet.

Der Punkt 4 wurde erfüllt, indem die Schrankenbäume beidseitig mit Signalfolie belegt wurden.

Der Punkt 5, die Kilometerangabe am Stelltiich zu ändern, wurde nicht erfüllt.

Die Punkte 1 bis 3 wurden erfüllt.

G u t a c h t e n

Aufgrund des Antrages der Österr. Bundesbahnen auf Erteilung der Betriebsbewilligung und der von den Vertretern der Signalstreckenleitung und der Signalbaufirma über die Inbetriebnahmebereitschaft sowie die Funktionstüchtigkeit der Anlage abgegebenen Erklärungen wurde vom ho. Amtssachverständigen eine vom Standpunkt der Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge umfassende und vom Standpunkt der Eisenbahnsicherungstechnik stichprobenweise Prüfung durchgeführt.

Die Anlage ist vom eisenbahnfachlichen Standpunkt sach-, plan- und bescheidgemäß ausgeführt.

- 4 -

Folgende Vorschreibungen sind noch zu erfüllen:

1. Auf dem Straßensignal 1 ist ein nichtüberwachtes Rücklicht anzubringen.
2. Am Stellpult der Überwachungsstelle (Bf. Viehofen) ist die Kilometerangabe richtigzustellen.
3. Die erforderlichen Bodenmarkierungen (Sperrlinie im unmittelbaren Bereich der Eisenbahnkreuzung und Halte-
linie) sind aufzubringen und dauernd in einem guten Zustand zu erhalten.
4. Die Ankündigung der Eisenbahnkreuzung mit den Gefahrenzeichen "Bahnübergang mit Schranken" ist in der Stummergasse und in der Gorbachgasse (4 Stk.) erforderlichenfalls mit Richtungspfeil in einer Entfernung von jeweils ca. 50 Meter durchzuführen.
5. Das "Verzeichnis der Maßnahmen im Störfall ..." ist zu ergänzen.
6. Nach Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 41,416 ist die Bahnsteigkante im Bereich der Hst. Oberradlberg durchzuführen.
7. Die Ausbohlung ist gegen A um 0,5 m zu verbreitern und mit schmalen Kupplungsaufläufen zu ergänzen.

Termine:

Pkte 1 bis 7

1. Mai 1986

- 5 -

Gegen die Erteilung der Betriebsbewilligung besteht kein Einwand.

Die o.a. Vorschriften sind ordnungsgemäß und termingerecht durchzuführen. Über den Vollzug der Vorschriften ist durch die fachliche zuständige gem. § 15 EisbG verzeichnete Person (Vorstand der Streckenleitung und Signalstreckenleitung) bis spätestens 1. Juli 1986 im Wege der für das Bauvorhaben federführenden Dienststelle der Österr. Bundesbahnen schriftlich an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu berichten. Der sofortigen Inbetriebnahme der ggstl. Halbschrankenanlage wird zugestimmt, 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.

In der Sache wird somit wie folgt entschieden:

S p r u c h

I. Gemäß § 37 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60, iddGF., wird den Österr. Bundesbahnen für die zugeschaltete Halbschrankenanlage mit Blinklichtern (2 Halbschranken, 4 Straßensignale mit 4 Blinklichtern und 1 Läutewerk) an der Eisenbahnkreuzung in km 41,469 der ÖBB-Strecke Tulln - St. Pölten die Betriebsbewilligung erteilt. Die Vorschriften des Amtssachverständigen sind termingerecht auszuführen.

II. Gemäß § 77 AVG 1950 in Zusammenhalt mit der Bundeskommissionsgebührenverordnung 1982 haben die antragstellenden Österr. Bundesbahnen für die Amtshandlung eines Amtsorganes am 21. Februar 1985 in der Dauer von 8 Halbstunden eine Kommissionsgebühr von S 1.040,-- mittels des dieser Bescheidausfertigung beigeschlossenen Erlagscheines binnen 14 Tagen nach Zustellung des Bescheides anher zu entrichten.

- 6 -

B e g r ü n d u n g

Die Entscheidung stützt sich auf die im Spruch genannte Gesetzesstelle und auf die do. durchgeführten Ermittlungen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht mehr zulässig.

Dieser Bescheid ergeht an:

1. die Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen,
Elisabethstraße 9, 1010 Wien,
zu Zl. 84-303-3-1984 vom 6. Februar 1984;
2. die Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen,
Elisabethstraße 9, 1010 Wien,
zu Zl. 68001-75-81 vom 17. Februar 1984;
3. die Bundesbahndirektion Wien,
Nordbahnstraße 50, 1020 Wien,
zu Zl. 2406-23559-36-84 vom 18. Jänner 1984;
4. die Streckenleitung Wien FJB der ÖBB,
Althanstraße, 1090 Wien;
5. die Signalstreckenleitung Wien der ÖBB,
Innstraße 18, 1020 Wien,
unter Anschluß eines Erlagscheines;
6. den Landeshauptmann von Niederösterreich,
p.A. Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. I/7,
Teinfaltstraße 8, 1014 Wien,
zur gefälligen Kenntnis;

- 7 -

7. die Firma Dr. techn. Josef Zelisko, GesmbH,
Steinfelderstraße 12, 2340 Mödling;

8. den Magistrat der Stadt St. Pölten,
3100 St. Pölten,
zu Zl. 437/1/Le/05 vom 26. September 1980,
zur gefälligen Kenntnis.

Für den Bundesminister:

Dr. POLLAK

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

Altmayer

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 19. April 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:

Fachbereich Betrieb:

- a) 1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- b) 2. Die behördliche Zuständigkeit dieser Bahnstrecke, ausschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, obliegt dem Landeshauptmann von Niederösterreich.
- c) 3. Im Punkt 3. und 6.1 ist jeweils im zweiten Absatz die Bezeichnung der Haltestelle Ober Radlberg richtig zu stellen.
- d) 4. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.1 ist an den Landeshauptmann von Niederösterreich als zuständige Eisenbahnbehörde gerichtet und von diesem umzusetzen.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- e) Der vorläufige Unfalluntersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.

und deren Berücksichtigung

Litera	Anmerkung
a)	-
b)	-
c)	berücksichtigt
d)	-
e)	-