



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL Z 8079 MIT TRAKTOR

am 24. September 2011

**Linzer Lokalbahn I
zwischen Hst Wehrgasse und
Bf Alkoven
Nicht-öffentlicher Eisenbahnübergang
km 14,772**

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 Vorfalls 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 – auch nicht auszugsweise – wiedergegeben werden.

Besuchsadresse: A-1210 Wien, Trauzlgasse 1
Postadresse: A-1000 Wien, Postfach 206
Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

BMVIT-795.265-IV/BAV/UUB/SCH/2011

**BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Bereich Schiene**

Untersuchungsbericht

Inhalt

	Seite
Verzeichnis der Beilagen	2
Verzeichnis der Regelwerke	2
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	3
Abbildungsverzeichnis	3
Vorbemerkungen	4
Untersuchungsverfahren	4
Empfänger	4
1. Zusammenfassung	5
2. Allgemeine Angaben	5
2.1. Zeitpunkt	5
2.2. Örtlichkeit	5
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse	7
2.4. Beteiligte Fahrten	7
2.5. Örtliche Besonderheiten	7
2.6. Zulässige Geschwindigkeit	10
2.7. Behördenzuständigkeit	11
2.8. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen	12
3. Sachverhaltsdarstellung	12
3.1. Hergang	12
3.2. Lageskizze	14
3.3. Aussage Tzfz Z 8079	14
3.4. Auswertung EK-Stellungschreiber	14
3.5. Auswertung Registriereinrichtung Z 8079	15
3.6. Regelungen zu n-ö EÜ	15
3.7. Kenntnis der Bedingungen für die Benützung des n-ö EÜ durch Dritte	17
3.8. Geltende Regelungen zu n-ö EÜ	18
4. Verletzte Personen und Sachschäden	19
4.1. Verletzte Personen	19
4.2. Schäden an Fahrzeugen	19
4.3. Schäden an Infrastruktur	19
4.4. Schäden an Umwelt	19
4.5. Summe der Sachschäden	19
4.6. Betriebsbehinderungen	19
5. Zusammenfassung	20
6. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten	20
7. Stellungnahmen	20
8. Ursache	20
9. Sicherheitsempfehlungen	21

Verzeichnis der Beilagen

Bescheid zum n-ö EÜ km 14,722 vom 16. Mai 1986 (Zl. EB 211.215-49-II/2-1986)	23
Bescheid zum n-ö EÜ km 14,722 vom 4. Jänner 1989 (GZ: 226.556-1-II/2-1989)	30
Bescheid zum n-ö EÜ km 14,722 vom 12. April 1989 (GZ: 226.661/1-II/2-1989)	44
Eingelangte Stellungnahmen	46

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
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. Nr. 305/1976
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I, Nr. 123/2005
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006, BGBl. II, Nr. 279/2006
EKVO	Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961 i. d. F. BGBl. Nr. 288/1964
DfE-EKVO	Durchführungserlass zur EKVO i.d.g.F.
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz BGBl. Nr. 450/1994 i. d. F. BGBl. II Nr. 51/2011

Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

V2-StH	Signalvorschrift
V3-StH	Betriebsvorschrift
ZSV-StH	Zusatzbestimmungen zur V2
B1	Tafel B1 Verzeichnis der Eisenbahnübergänge und Geschwindigkeiten
Bescheide vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, die den n-ö EÜ im km 14,772 betreffen:	
	Bescheid vom 16. Mai 1986 (Zl. EB 211.215-49-II/2-1986)
	Bescheid vom 4. Jänner 1989 (GZ: 226.556-1-II/2-1989)
	Bescheid vom 12. April 1989 (GZ: 226.661/1-II/2-1989)

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

Bf	Bahnhof
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EK	Eisenbahnkreuzung
Hst	Haltestelle
IM	Infrastruktur Manager (Eisenbahninfrastrukturunternehmen)
n-ö EÜ	nicht öffentlicher Eisenbahnübergang
PKW	Personenkraftkraftwagen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Z	Zug

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich – Quelle SUB.....6
Abbildung 2	Detailskizze der Linzer Lokalbahn I – Quelle IM.....6
Abbildung 3	Übersichtsskizze des n-ö EÜ – Quelle DORIS7
Abbildung 4	Blick Richtung Bf Alkoven – Quelle SUB8
Abbildung 5	Blick Richtung Hst Wehrgasse – Quelle SUB.....8
Abbildung 6	Auszug Sicherung des n-ö EÜ gemäß Bescheid 2 – Quelle IM.....9
Abbildung 7	Auszug 1 Karteiblatt n-ö EÜ – Quelle IM9
Abbildung 8	Auszug 2 Karteiblatt n-ö EÜ – Quelle IM9
Abbildung 9	„Privatwegtafel“ in Fahrtrichtung des Traktors – Quelle SUB.....10
Abbildung 10	Auszug Geschwindigkeiten gemäß Bescheid 2 – Quelle IM.....10
Abbildung 11	Auszug 1 Geschwindigkeiten gemäß Bescheid 3 – Quelle IM.....11
Abbildung 12	Auszug 2 Geschwindigkeiten gemäß Bescheid 2 – Quelle IM.....11
Abbildung 13	Auszug Geschwindigkeiten gemäß B1 – Quelle IM11
Abbildung 14	Blick auf den n-ö EÜ in Fahrtrichtung des Traktors – Quelle SUB.....12
Abbildung 15	Total zerstörter Traktor – Quelle IM13
Abbildung 16	Beschädigte Frontseite des Triebwagens – Quelle IM.....13
Abbildung 17	Beschädigte Seitenfront des Triebwagens – Quelle IM13
Abbildung 18	Lageskizze des n-ö EÜ – Quelle DORIS14
Abbildung 19	Auszug aus der Auswertung der Registriereinrichtung des Z 8079 – Quelle IM15
Abbildung 20	Auszug aus EisbG 195715
Abbildung 21	Auszug aus Bescheid 1 - Quelle IM.....16
Abbildung 22	Antwortschreiben Wegeberechtigter 117
Abbildung 23	Begleitschreiben zur formlosen Kenntnisnahme des Bescheides durch den neuen Bewirtschafter17
Abbildung 24	Tabelle „Verletzte Personen“19

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art. 19, Z 2 der RL 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des § 2 Abs 4 UUG durchgeführt.

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 Stimmnahmeverfahren 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).

Untersuchungsverfahren

Es erfolgte eine Untersuchung vor Ort durch die SUB am 6. Oktober 2011.
Angeforderte Unterlagen langten bis 11. Oktober 2011 bei der SUB ein.
Allfällige Rückfragen wurden bis 27. Jänner 2011 beantwortet.

Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
Tfzf Z 8079	Beteiligter
Lenker des Traktors	Beteiligter
Wegeberechtigter 1 und Fahrzeughalter des Traktors	Berechtigter des n-ö EÜ
Nachfolger des Wegeberechtigten 1 infolge Abtretung	Dritter
Wegeberechtigter 2	Berechtigter des n-ö EÜ
Nachfolger des Wegeberechtigten 1 infolge Abtretung	Dritter
Stern und Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	IM / RU
Zentralbetriebsrat der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H	Personalvertreter
Landeshauptmann von Oberösterreich	Behörde
BMVIT	Behörde
Polizeiinspektion Alkoven zu GZ: C1/3940/2011	Exekutive
Staatsanwaltschaft Wels	Justizbehörde
BMWfJ - Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Samstag, 24. September 2011, um 16:58 Uhr, ereignete sich zwischen Hst Wehrgasse und Bf Alkoven auf dem nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang im km 14,772 der Linzer Lokalbahn (gesichert mit „Privatwegtafeln“ und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus) ein Zusammenprall zwischen Z 8079 und einem Traktor mit Anhänger.

Der Lenker des Traktors wurde schwer verletzt.

Die Reisenden im Zug und das Zugpersonal blieben unverletzt.

Die Ursache für den Zusammenprall war das Übersetzen des n-ö EÜ trotz Annäherung des Zuges.

Summary

Saturday, 24th September 2011, at 16:58 o'clock, a collision between the train 5817 and a tractor with trailer, between stopping point Wehrgasse and station Alkoven, at the non public level crossing in km 14,772 occurred (secured mandatory prescribed as "Private road" and emit of an acoustic signal from the railway vehicle).

The driver of the car was seriously injured.

The passengers on the train and the train crew were unharmed.

The cause of the crash was that the car tried to use the level crossing at the time as train 8079 approached.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Samstag, 24. September 2011, 16:58 Uhr

2.2. Örtlichkeit

- Linzer Lokalbahn I
- Linz – Eferding – Waizenkirchen
- zwischen Hst Wehrgasse und Bf Alkoven
- n-ö EÜ km 14,772

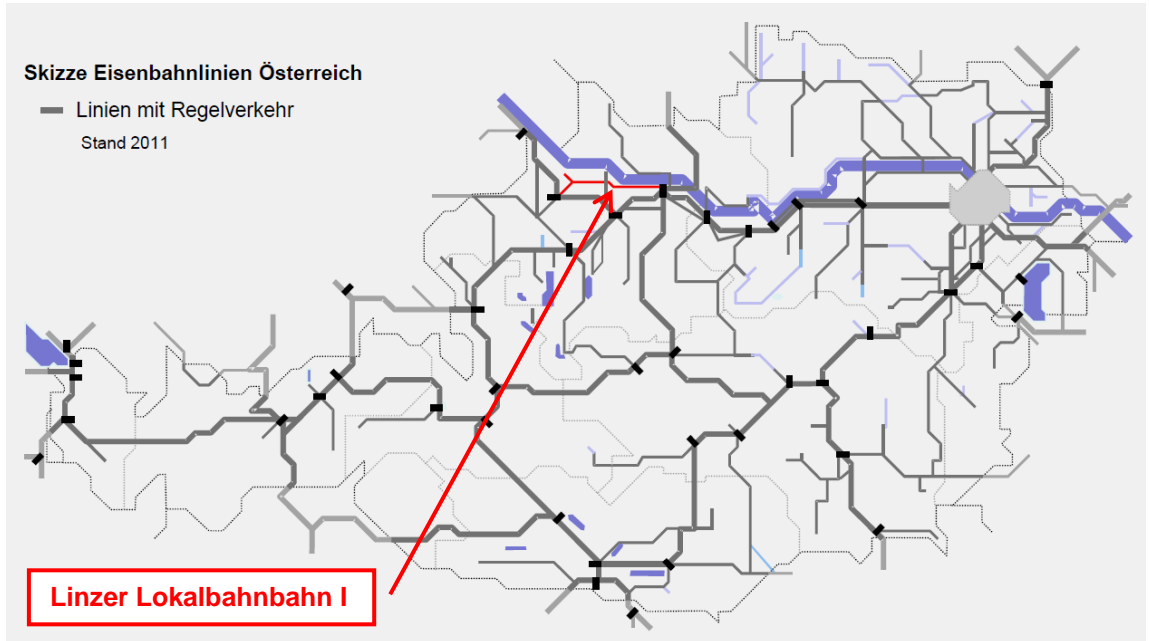


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich – Quelle SUB



Abbildung 2 Detailskizze der Linzer Lokalbahn I – Quelle IM

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, sonnig, + 20 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse

2.4. Beteiligte Fahrten

Z 8079 (Regionalzug des RU)

Zuglauf:

Linz Hbf nach Bf Eferding

Zusammensetzung:

94 81 4822 152-6 GTW 22 152, elektrisch traktioniert
60 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
38,2 m Gesamtlänge
Bremsleistung erforderlich 87 %
Bremsleistung vorhanden 208 %
Z 8079 war durchgehend und ausreichend gebremst

Besetzung:

Ca. 20 Reisende

1 Tzf

1 Zugführer

2.5. Örtliche Besonderheiten

Der n-ö EÜ im km 14,772 befindet sich auf der eingleisigen, elektrisch betriebenen Normalspurstrecke von Linz über Eferding nach Waizenkirchen. Die Betriebsabwicklung auf dieser Strecke erfolgt gemäß den Bestimmungen der eisenbahnrechtlich genehmigten betrieblichen Regelwerke des IM. Der n-ö EÜ liegt zwischen den Betriebsstellen Hst Wehrgasse und Bf Alkoven.

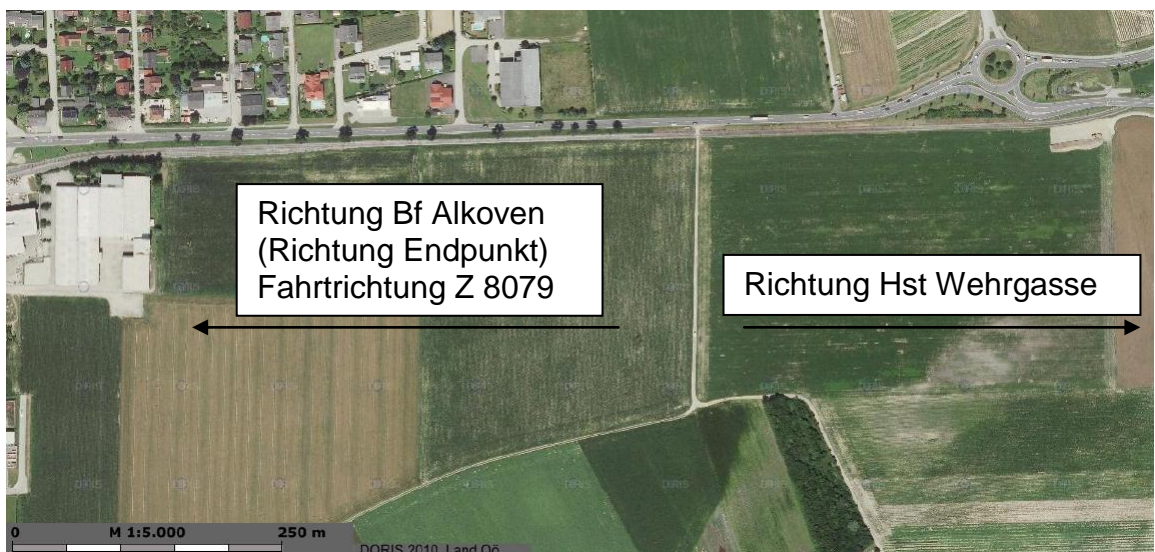


Abbildung 3 Übersichtsskizze des n-ö EÜ – Quelle DORIS Land Oberösterreich



Abbildung 4 Blick Richtung Bf Alkoven – Quelle SUB



Abbildung 5 Blick Richtung Hst Wehrgasse – Quelle SUB

Gemäß Bescheid vom 4. Jänner 1989 erfolgt die Sicherung des n-ö EÜ mit dem Feldweg „Parzstraße“ in beiden Fahrtrichtung mit „Privatwegtafeln“ und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus (analog § 6 EKVO).

Der Bescheid vom 4. Jänner 1989 wurde im Österreichischen Staatsarchiv ausgehoben.

III. Gemäß § 43 Abs. 7 EisbG in Verbindung mit analoger Anwendung von § 6 EKVO wird entschieden, daß die Sicherung der n-ö EÜ in km 14,772 und in km 17,605 beiderseits der Bahn gegen A und gegen E durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu erfolgen hat. Die zulässige Geschwindigkeit im Bereich der n-ö EÜ beträgt für die Richtung 1 und für die Richtung 2 jeweils 60 km/h.

Abbildung 6 Auszug Sicherung des n-ö EÜ gemäß Bescheid vom 4. Jänner 1989 – Quelle Österreichisches Staatsarchiv

Sicherung durch		in der Fahrtrichtung gegen		D
		E	A	
Gewährleistung des Sichtraumes	links d. Bahn	nein ✓	ja	nein
	rechts d. Bahn	nein ✓	ja	nein
2 Abgabe von Pfeifsignalen	links d. Bahn	ja	nein	ja
	rechts d. Bahn	ja	nein	ja

Handwritten notes: "vom 04.01.89" and "2 Abgabe von Pfeifsignalen" are present in the table.

Abbildung 7 Auszug 1 Karteiblatt n-ö EÜ – Quelle IM

⊥ Gleisabstand		a - m		Sichtraum						
Wegverlängerung für die Berechnung des Sichtraumes für				Sichtpunkt- abstand von nächster Schiene in m	Sichtpunktabstand vom Weg in m					
Fußgänger		Fahrzeuge			erforderlich		vorhanden			
n = m		n = m		gegen		links d. Bahn gegen		rechts d. Bahn gegen		
				A	E	A	E	A	E	
Geschwindigkeit auf der Bahn		für Fahrtrichtung		50						
		von A nach E	von E nach A	33						
Streckennächstgeschw.		50 km/h	50 km/h	20						
Geschwindigkeit		auf km/h		15						
keitsbe-		von km		6	300	300	270	500	120	350
schränkung		bis km		3	75	875	270	500	250	500

Abbildung 8 Auszug 2 Karteiblatt n-ö EÜ – Quelle IM

Die Sicherung des n-ö EÜ entsprach dem Bescheid vom 4. Jänner 1989.



Abbildung 9 „Privatwegtafel“ in Fahrtrichtung des Traktors – Quelle SUB

2.6. Zulässige Geschwindigkeit

Gemäß Bescheid vom 4. Jänner 1989 wurde die zulässige Geschwindigkeit für Eisenbahnfahrzeuge für beide Fahrrichtungen mit 60 km/h festgelegt.

III. Gemäß § 43 Abs. 7 EISBG in Verbindung mit analoger Anwendung von § 6 EKVO wird entschieden, daß die Sicherung der n-ö EÜ in km 14,772 und in km 17,605 beiderseits der Bahn gegen A und gegen E durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu erfolgen hat. Die zulässige Geschwindigkeit im Bereich der n-ö EÜ beträgt für die Richtung 1 und für die Richtung 2 jeweils 60 km/h.

Abbildung 10 Auszug Geschwindigkeiten gemäß Bescheid vom 4. Jänner 1989 – Quelle IM

Gemäß Bescheid vom 12. April 1989 wurde die Betriebsbewilligung für die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit in zwei Teilabschnitten erteilt.

Bereich	neue Streckenhöchstgeschwindigkeit
km 0,966 – km 1,645	60 km/h
km 1,764 – km 3,183	70 km/h
km 3,183 – km 3,729	60 km/h
km 4,242 – km 5,253	60 km/h
km 13,625 – km 14,266	60 km/h
km 14,266 – km 14,478	55 km/h
km 14,478 – km 15,289	60 km/h

EÜ = km 14,772

Abbildung 11 Auszug 1 Geschwindigkeiten gemäß Bescheid vom 12. April 1989 – Quelle IM

II. Die Sicherung der in den gegenständlichen Abschnitten befindlichen Eisenbahnkreuzungen wurde im Zusammenhang mit der Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit bereits gesondert behandelt und bleibt unberührt.

Abbildung 12 Auszug 2 Geschwindigkeiten gemäß Bescheid vom 12. April 1989 – Quelle IM

Gemäß B1 des IM ist die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich des n-ö EÜ mit $v_{max} = 60$ km/h festgelegt.

1 Betriebs- stelle [km]	2 EK/EÜ [km]	3 Betriebsstellen oder Bahnstellen	4 Pfeif- pflock [km]	5 v_{max} [km/h]	6 Geschwindigkeits- einschränkung		
					7 auf [km/h]	8 von [km]	9 bis [km]
Fahrtrichtung I							
	14,365	Theninger Bundesstraße B133			6	13,679	14,365
		14,478		6			
	14,772	Wirtschaftsweg	14,412 G		6	14,412	14,772
	15,002	Trapetztafel		6			
	15,028	Wirtschaftsweg			6	14,740	15,028

Abbildung 13 Auszug Geschwindigkeiten gemäß B1 – Quelle IM

Die Lage des Signals „GRUPPENPFEIFPFLOCK“ entspricht der Angabe im Karteiblatt nach der Anhebung der Geschwindigkeit durch Bescheid vom 4. Jänner 1989.

Geschwindigkeitseinschränkungen durch Langsamfahrstellen oder Befehle waren nicht gegeben.

2.7. Behördenzuständigkeit

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

2.8. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- IM / RU Stern und Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH
 - Tzfz Z 8079 (IM / RU)
- Wegeberechtigter und Fahrzeughalter des Traktors
 - Lenker des Traktors

3. Sachverhaltsdarstellung

3.1. Hergang

Während Z 8079 sich aus Richtung Linz dem n-ö EÜ näherte, fuhr der Traktor mit Anhänger auf der Bundesstraße B 129 in Richtung Alkoven, wollte folglich die Eisenbahnstrecke queren und übersah und überhörte dabei den von links kommenden Z 8079.



Abbildung 14 Blick auf den n-ö EÜ in Fahrtrichtung des Traktors – Quelle SUB

Durch den Zusammenstoß wurde der Traktor mittig auseinandergerissen. Der Triebwagen wurde schwer beschädigt.

Der Lenker des Traktors wurde beim Zusammenprall schwer verletzt.



Abbildung 15 Total zerstörter Traktor – Quelle IM



Abbildung 16 Beschädigte Frontseite des Triebwagens – Quelle IM



Abbildung 17 Beschädigte Seitenfront des Triebwagens – Quelle IM

3.2. Lageskizze



Abbildung 18 Lageskizze des n-ö EÜ – Quelle DORIS Land Oberösterreich

3.3. Aussage Tzfz Z 8079 (auszugsweise und sinngemäß)

Als sich Z 8079 dem n-ö EÜ, mit dem Wirtschaftsweg, näherte wurden Achtungssignale abgegeben. Von der B 129 bog ein Traktor mit Anhänger auf den Wirtschaftsweg ab und wollte das Gleis queren. Als bemerkt wurde, dass sich der Traktor zu nahe beim Gleis befand wurde eine Schnellbremsung eingeleitet und weitere Achtungssignale abgegeben. Der Lenker des Traktors versuchte abzuspringen während sich der Traktor weiterbewegte. Nach dem Zusammenprall kam Z 8079 nach ca. 50 m zum Stillstand.

3.4. Auswertung EK-Stellungschreiber

entfällt

3.5. Auswertung Registriereinrichtung Z 8079

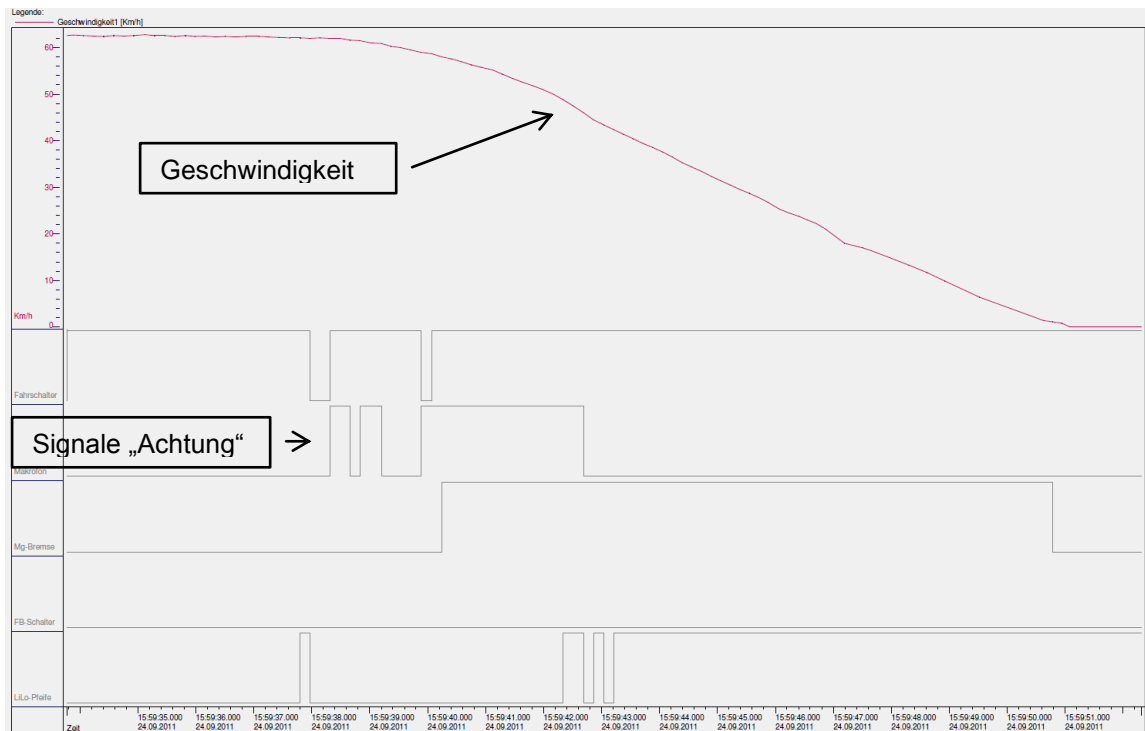


Abbildung 19 Auszug aus der Auswertung der Registriereinrichtung des Z 8079 –
Quelle IM

Zeitangaben in MEZ.

Die zulässigen Geschwindigkeit gemäß B1 wurden unter Berücksichtigung der Ungenauigkeit der Geschwindigkeitsmess- und -registriereinrichtung von Z 8079 nicht überschritten.

Von Z 8079 wurden die Achtungssignale ordnungsgemäß abgegeben.

3.6. Regelungen zu n-ö EÜ

Gemäß § 43, Abs. 7 EisbG 1957 (gültig zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung) gelten:

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr.

(7) Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Behörde aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden.

Abbildung 20 Auszug aus EisbG 1957

Gemäß Bescheid vom 16. Mai 1986 ist u. A. festgelegt:

III. Die Benützungsbedingungen lauten:

1. Die Berechtigten haben immer vor den Tafeln mit der Aufschrift "Besondere Vorsicht. Nicht öffentlicher Eisenbahnübergang Benützung durch Nichtberechtigte verboten". anzuhalten und sich durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige akustische Signale herannahender Schienenfahrzeuge zu überzeugen, ob sich aus einer der beiden Fahrtrichtungen ein Schienenfahrzeug nähert.
2. Der Eisenbahnübergang darf nur übersetzt werden, wenn sich die Berechtigten die Gewißheit verschafft haben, daß ein gefahrloses Übersetzen möglich ist.
3. Bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges darf der Eisenbahnübergang nicht übersetzt werden. Nach dessen Vorbeifahrt haben sich die Berechtigten zu überzeugen, ob nicht ein weiteres Schienenfahrzeug nachfolgt.
6. Wenn ein gefahrloses Übersetzen des Eisenbahnüberganges möglich und erlaubt ist, so hat dies ohne Verzögerung und so rasch als möglich zu erfolgen. Ein Verweilen auf dem Eisenbahnübergang ist verboten.
9. Wird der Eisenbahnübergang mit Zustimmung oder über Auftrag der Wegeberechtigten von Dritten benützt, so haben diese die Bedingungen für die Benützung nachweislich zur Kenntnis zu nehmen.

Abbildung 21 Auszug aus Bescheid vom 16. Mai 1986 - Quelle IM

Im Bescheid vom 16. Mai 1986 ist nicht geregelt, wieweit der Kreis der Benutzer ausgedehnt werden darf und wer die Benutzer für diesen n-ö EÜ in Evidenz hält (wichtig für die wiederkehrende Unterweisung gemäß §14 Abs. 3 ASchG).

3.7. Kenntnis der Bedingungen für die Benützung des n-ö EÜ durch Dritte

Per Schreiben vom 21. November 2011 wurde der Wegeberechtigte 1 um Übermittlung einer Kopie der nachweislichen Unterweisung gemäß Punkt I Abs. 9 Bescheid vom 16. Mai 1986 ersucht.

Mit Schreiben einer Rechtsanwaltskanzlei, als Vertreter des Wegeberechtigten 1 vom 30. November 2011 wurde die SUB um kurzfristige Übermittlung des Bescheides vom 16. Mai 1986 ersucht. Die Übermittlung des Bescheides vom 16. Mai 1986 erfolgte ebenfalls am 30. November 2011.

Am 15. Dezember 2011 langte ein Schreiben, datiert vom 3. Dezember 2011, des Wegeberechtigten 1 bei der SUB ein:

Im Zuge der Verpachtung meiner landwirtschaftlichen Grundstücke wurde dem Pächter, eine Kopie des Bescheides für die Benützung des nicht-öffentlichen Bahnüberganges km 14,722 der Eisenbahnstrecke LILO I ausgehändigt und ausdrücklich auf die Benützungsbestimmungen hingewiesen. Weiters wurden auch betriebliche Arbeitskräfte, die zum Lenken von Traktoren berechtigt sind (Besitz des Führerscheines der Gruppe F) über die Benützungsbestimmungen mit Unterstützung eines Dolmetschers in Kenntnis gesetzt. Der Bescheid ist auch in der Traktorgarage, wo die Traktoren versperrt untergebracht sind, am „schwarzen Brett“ neben den Traktorschlüsseln für jeden Benützer gut sichtbar ausgehängt.

Im Anhang sende ich ihnen unterfertigtes formloses Schreiben, in dem die neuen Bewirtschafter über den Bescheid in Kenntnis gesetzt wurden.

Abbildung 22 Antwortschreiben Wegeberechtigter 1

Das als Anhang genannte formlose Schreiben, in dem der neue Bewirtschafter über den Bescheid in Kenntnis gesetzt wurde, fehlte. Anlässlich eines Telefonates mit dem Wegeberechtigten 1 vom 15. Dezember 2011 wurde um Übermittlung dieses als Anhang genannte formlose Scheiben ersucht und zugesagt.

Dieses formlose Schreiben wurde nachträglich übermittelt und ist am 15. Jänner 2012 eingelangt.

Wie telefonisch besprochen sende ich ihnen das Schriftstück, das die Unterweisung für die Benützung des Bahnüberganges bestätigt.
Herrn wurde der gültige Bescheid ausgehändigt und mit dessen Unterschrift der Erhalt bestätigt.

Ich hoffe damit ihrer Forderung nachgekommen zu sein und verbleibe mit freundlichem Gruß

Abbildung 23 Begleitschreiben zur formlosen Kenntnisnahme des Bescheides durch den neuen Bewirtschafter

Der übermittelte Bescheid (vom 16. Mai 1986) trägt auf jeder Seite eine Unterschrift, die dem neuen Bewirtschafter zuzuordnen ist.

Die nachweislichen Unterweisung gemäß Punkt I Abs. 9 Bescheid vom 16. Mai 1986 bezüglich der Benützung durch Dritte (Traktorlenker mit Zustimmung oder über Auftrag) konnte nicht schlüssig dargestellt werden.

Eine nachweisliche Unterweisung bezüglich des im Jänner 2012 vom Österreichischen Staatsarchiv ausgehobenen Bescheides vom 4. Jänner 1989, der für die Sicherung des n-ö EU wesentlich ist, wurde vom Wegeberechtigten 1 nicht übermittelt.

3.8. Geltende Regelungen zu n-ö EÜ

Mit der Novelle zum EisbG im Jahr 2006 (BGBl. I Nr. 125/2006) sind nichtöffentliche Eisenbahnübergänge gemäß § 47 a zu behandeln:

Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

§ 47a. Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest dem Wegeberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden.

Die auf den § 47a Bezug habende Übergangsbestimmung des § 133 a Abs 19 lautete wie folgt:

Abs 19 „Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von der Behörde gemäß § 43 Abs 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen gelten als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen.“

Weiteres ist im § 47c EisbG festgelegt:

Schutzvorschriften

§ 47c. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung Vorschriften erlassen, in denen das zum Schutze der Eisenbahnanlagen, des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn gebotene Verhalten (§§ 43 Abs. 1, 46, 47, 47a und 47b) näher bestimmt wird.

Eine Regelung zum Thema n-ö EU wurde mittels Verordnung nicht geregelt.

Gemäß Stellungnahme des BMVIT wird die unter Punkt 9.4 enthaltenen Sicherheitsempfehlung im Zusammenhang mit dem anstehenden Themenkreis „Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge“ mitbehandelt werden.

4. Verletzte Personen und Sachschäden

4.1. Verletzte Personen

Verletzte Personen	keine	tödlich	schwer	leicht
Passagiere	<input checked="" type="checkbox"/>			
Eisenbahnbedienstete	<input checked="" type="checkbox"/>			
Benützer von EK und Bahnübergängen	<input type="checkbox"/>	-	1	-
Unbefugte Personen	<input checked="" type="checkbox"/>			
Andere Personen	<input checked="" type="checkbox"/>			

Abbildung 24 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Schäden an Fahrzeugen

Triebwagen schwer beschädigt
Totalschaden am Traktor

4.3. Schäden an Infrastruktur

Keine Schäden

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden

4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden (Infrastruktur und Eisenbahnfahrzeuge) betrug
ca. € 50 000,-

4.6. Betriebsbehinderungen

Sperre der Strecke zwischen Bf Alkoven und Linz Hbf am 24. September 2011, von
16:58 Uhr bis 18:00 Uhr. Schienenersatzverkehr eingerichtet.

5. Zusammenfassung

Z 8079 hat die vorgegeben Regelwerke eingehalten.

Es konnte nicht schlüssig nachvollzogen werden, ob der Lenker des Traktors zu den über Auftrag benützenden Dritten zählt und eine nachweisliche Unterweisung gemäß Punkt I Abs 9 Bescheid vom 16. Mai 1986 und der Bestimmungen des Bescheides vom 4. Jänner 1989 erfahren hat.

Nichtbeachtung der Benützungsbedingungen des Bescheids vom 16. Mai 1986 für den n-ö EÜ betreffend das Verhalten des Fahrzeuglenkers.

6. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten

keine

7. Stellungnahmen

Siehe Beilage

8. Ursache

Nichtbeachtung der Benützungsbedingungen des Bescheids vom 16. Mai 1986 für den n-ö EÜ betreffend das Verhalten des Fahrzeuglenkers.

9. Sicherheitsempfehlungen

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlung	richtet sich an
9.1 A-2012/039	<p>Sicherstellung, dass die den n-ö EÜ über Auftrag des Berechtigten benützenden Dritten die vom Eisenbahnunternehmen dem Berechtigten aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen bekannt gemacht sind.</p> <p>Anmerkung: Die auf den § 47a Bezug habende Übergangsbestimmung des § 133 a Abs. 19 legt fest, dass die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von der Behörde gemäß § 43 Abs. 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen gelten.</p>	Wegeberechtigte
9.2 A-2012/040	<p>Sicherstellung, dass im Zuge der Erstellung einer neuer Bedingungen für den n-ö EÜ ein Register durch den IM geschaffen wird, in dem die Namen der den n-ö EÜ mit Zustimmung oder über Auftrag der Wegeberechtigten benützenden Dritten enthalten sind. Durch den IM wird das Register in Evidenz gehalten. Auf Verlangen können die Behörden jederzeit Einsicht in das Register des n-ö EÜ nehmen. Personen, die nicht im Register eingetragen sind, dürfen nur unter Aufsicht und Anweisung des Wegeberechtigten den n-ö EÜ benutzen.</p> <p>Anmerkung: Somit soll sichergestellt werden, dass die Anzahl der Dritten eingeschränkt bleibt.</p>	IM
9.3 A-2012/041	<p>Sicherstellung, dass die Bedingungen für den n-ö EÜ Regelungen bezüglich einer wiederkehrenden Unterweisung gemäß § 14 Abs 3 ASchG enthält. Dritte, die keine wiederkehrende Unterweisung erfahren werden aus dem laut Sicherheitsempfehlung A-2012/040 genannten Register gestrichen.</p> <p>Anmerkung: Damit soll sichergestellt werden, dass Dritte eine wiederkehrende Unterweisung erfahren.</p>	IM

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlung	richtet sich an
9.4 A-2012/042	Überprüfung, ob die Sicherheitsempfehlungen A-2012/040 und A-2012/041 in ein Regelwerk (Verordnung) übernommen werden müssen. Begründung: Anwendung des § 47c EisbG betreffend alle n-ö EÜ in Österreich.	BMVIT

Wien, am 23. April 2012

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Der Untersuchungsleiter:

Ing. Johannes Piringner eh.

Beilage Bescheid zum n-ö EÜ km 14,722 vom 16. Mai 1986 (Zl. EB 211.215-49-II/2-1986)



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Telex Nr.: 111800
Telex Nr.: 132481 (Straßenverkehr)
DVR: 0090204
Sachbearbeiter: Dr. Kuntner
Tel. (0 22 2) 75 76 31 Kl. 9144
od. 75 65 01

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses
Schreibens anführen.

Zl. EB 211.215-49-II/2-1986

Wien, am 16. Mai 1986

Betr.: Bahnstrecke Linz - Eferding - Waizen-
kirchen, nicht-öffentlicher Eisenbahn-
übergang (n-ö EÜ) in km 14,772 mit einer
Privatstraße ohne öffentlichen Verkehr
in Alkoven;
Sicherung des n-ö EÜ;
Wegeberechtigte;
Benützungsbedingungen;

B E S C H E I D

I. Gemäß § 43 Abs. 7 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60, iddgF., darf der im Betreff angeführte nicht-öffentliche Eisenbahnübergang nur von den Berechtigten und nur nach Maßgabe der Benützungsbedingungen benutzt werden.

II. Die derzeit Wegeberechtigten sind:

1.
2.

--

III. Die Benützungsbedingungen lauten:

1. Die Berechtigten haben immer vor den Tafeln mit der Aufschrift "Besondere Vorsicht. Nicht öffentlicher Eisenbahnübergang Benützung durch Nichtberechtigte verboten". anzu-

halten und sich durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige akustische Signale herannahender Schienenfahrzeuge zu überzeugen, ob sich aus einer der beiden Fahrtrichtungen ein Schienenfahrzeug nähert.

2. Der Eisenbahnübergang darf nur übersetzt werden, wenn sich die Berechtigten die Gewißheit verschafft haben, daß ein gefahrloses Übersetzen möglich ist.
3. Bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges darf der Eisenbahnübergang nicht übersetzt werden. Nach dessen Vorbeifahrt haben sich die Berechtigten zu überzeugen, ob nicht ein weiteres Schienenfahrzeug nachfolgt.
4. Tiere sind bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges in einer solchen Entfernung vor dem Eisenbahnübergang zurückzuhalten und durch ausreichendes Begleitpersonal so zu beaufsichtigen, daß keinerlei Gefährdung eintreten kann.
5. Der Eisenbahnübergang muß von Fahrzeugen bis 10 m Länge mit mindestens 4 km/h, von über 10 m bis 16 m Länge mit mindestens 5 km/h und von über 16 m bis 22 m Länge mit mindestens 7 km/h übersetzt werden. Das Übersetzen des Eisenbahnüberganges mit Fahrzeugen, die eine Länge von mehr als 22 m haben oder diese Geschwindigkeiten bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen nicht erreichen, bedarf der Zustimmung des Eisenbahnunternehmens.
Das gleiche gilt für Straßenfahrzeuge mit einer Höhe von mehr als 3,80 m. Die Berechtigten haben sich um die Zustimmung des Eisenbahnunternehmens so rechtzeitig zu bewerben, daß Maßnahmen für eine sichere Übersetzung getroffen werden können. Wird die Zustimmung vom Eisenbahnunternehmen verweigert, so kann der Straßenbenützer eine Entscheidung der Behörde her-

3

beiführen; diese hat die Benützung des Eisenbahnüberganges zu gestatten, wenn ein sicheres Übersetzen des Eisenbahnüberganges gewährleistet erscheint.

6. Wenn ein gefahrloses Übersetzen des Eisenbahnüberganges möglich und erlaubt ist, so hat dies ohne Verzögerung und so rasch als möglich zu erfolgen. Ein Verweilen auf dem Eisenbahnübergang ist verboten.
7. Wenn sichtbehindernde Verhältnisse das rechtzeitige optische Wahrnehmen eines sich dem Eisenbahnübergang nähernden Schienenfahrzeuges ausschließen und gleichzeitig Verhältnisse vorliegen, die das Wahrnehmen akustischer Signale beeinträchtigen, so darf der Eisenbahnübergang während der Dauer dieser Verhältnisse nicht übersetzt werden.
8. Das Überholen, Parken, Halten oder Umkehren auf dem Eisenbahnübergang ist verboten.

9. Wird der Eisenbahnübergang mit Zustimmung oder über Auftrag der Wegeberechtigten von Dritten benützt, so haben diese die Bedingungen für die Benützung nachweislich zur Kenntnis zu nehmen.

IV. In Analogie zu § 4 und § 6 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961, BGBI.Nr. 2, iddgF., wird entschieden, daß der im Betreff angeführte nicht-öffentliche Eisenbahnübergang links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes sowie links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften zu sichern ist.

4

1. Die entsprechenden Pfeifpflöcke sind jeweils im erforderlichen Sichtpunktabstand - und zwar mindestens 100 m - aufzustellen.
2. Die Sichträume sind von Sichthindernissen aller Art dauernd freizuhalten.
3. Die Privatwegtafeln sind am derzeitigen Standort zu belassen.

V. Die zulässige Geschwindigkeit im Bereich des gegenständlichen nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges beträgt für die Richtung 1 50 km/h und für die Richtung 2 50 km/h.

B e g r ü n d u n g

Die Entscheidung stützt sich auf die im Spruch angeführten Gesetzesstellen sowie auf das Ergebnis eines am 7. Mai 1986 durchgeführten Ortsaugenscheines, der im Rahmen einer Bereisung durch Vertreter des ho. Bundesministeriums und Vertretern von Stern & Hafferl vorgenommen wurde. Hierbei wurden vom eisenbahntechnischen Amtssachverständigen unter Zugrundelegung der vorliegenden Entwurfsunterlagen Befund und Gutachten wie folgt abgegeben:

"Die vorliegenden Entwurfsunterlagen wurden vom eisenbahnfachlichen Standpunkt geprüft und nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften als zur Ausführung geeignet befunden.

1. Der n-ö EÜ darf nur von den Berechtigten bei Einhaltung der Benützungsbedingungen benützt werden.
2. Die entsprechenden Pfeifpflöcke sind jeweils im erforderlichen Sichtpunktabstand aufzustellen.

3. Die Sichtträume sind von Sichthindernissen aller Art dauernd freizuhalten.
4. Der Abstand der Privatwegtafeln in der jeweils nächsten Schiene beträgt links der Bahn 3,0 m, rechts der Bahn 3,0 m. Die Privatwegtafeln sind zu belassen.

Bei der Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes wurde ein Anhalten der Straßenfahrzeuge vor der Privatwegtafel zugrundegelegt.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 300 m.

Der erforderliche Sichtraum ist links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke vorhanden sowie links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke nicht vorhanden."

Die Berechtigten am ggstl. n-ö EÜ wurden durch die Gemeinde auf Anfrage des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermittelt und bekanntgegeben.

Der n-ö EÜ war daher nach Maßgabe des Gutachtens des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen sowie entsprechend dem Ergebnis des Ortsaugenscheines unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen spruchgemäß zu sichern.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht mehr zulässig.

6

H i n w e i s

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

Dieser Bescheid ergeht an:

I.

1. Stern & Hafferl,

zu Zl. B/Sch/G vom 8. August 1985;

2. den Landeshauptmann von Oberösterreich,
p.A. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung,
Abteilung Verkehr,
Fabrikstraße 32, 4020 Linz,

zur Kenntnis;

3. die Gemeinde Alkoven,
4072 Alkoven,

mit dem Ersuchen, weitere do. bekannte Wegeberechtigte dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bekanntzugeben;

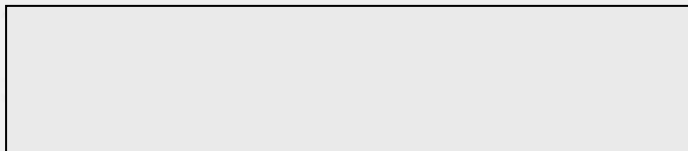
II.

die Wegeberechtigten am Eisenbahnübergang,

4.

7

5.



Für den Bundesminister:
Dr. POLLAK

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

[Handwritten mark]

Beilage Bescheid zum n-ö EÜ km 14,722 vom 4. Jänner 1989 (GZ: 226.556-1-II/2-1989)



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
A-1031 Wien, Radetzkystraße 2

KOPIE

Teletex (232)3221155 bmowv
Telex 61 3221155 bmowv
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)

DVR: 009 02 04

Sachbearbeiter: Dr. Kuntner
9144
Tel.: (0222) 711 62 DW

GZ: 226.556-1-II/2-1989

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

Wien, am 4. Jänner 1989

Betr.: Stern & Hafferl;
Lokalbahn Linz - Eferding - Waizenkirchen;
Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit
von 50 km/h auf 60 km/h im Bereich der

1. Eisenbahnkreuzungen (Eken) in km 15,765 mit einem Fußweg, in km 15,897 mit einer Gemeindestraße, in km 16,090 mit einem Fußweg, in km 16,308 mit einem Fußweg, und in km 17,084 mit einem Ortschaftsweg jeweils in Alkoven sowie der
2. nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge (n-ö EÜ) in km 13,765, in km 14,772, in km 15,028, in km 15,262, in km 17,605 und in km 17,965 jeweils mit einem Privatweg in Alkoven

B E S C H E I D

- I. Gemäß § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBI.Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGGI.Nr. 305/1976, in Verbindung mit § 4 und § 6 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO), BGGI.Nr. 2, zuletzt geändert durch BGGI. Nr. 123/1988, wird festgestellt, daß die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen
1. in km 16,090 und in km 16,308 beiderseits der Bahn gegen A und gegen E durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes sowie

- 2 -

2. in km 15.897 und in km 17.084 beiderseits der Bahn gegen A und gegen E durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus bei einer Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf nunmehr 60 km/h im Bereich dieser Eken und

3. in km 15.765 beiderseits der Bahn gegen A und gegen E durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes bei einer Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit in Richtung 2 von derzeit 50 km/h auf nunmehr 55 km/h im Bereich der EK

unverändert beibehalten werden kann.

II. Gemäß § 43 Abs. 7 EisbG in Verbindung mit analoger Anwendung von § 6 EKVO, wird entschieden, daß die zulässige Geschwindigkeit im Bereich des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges (n-ö EÜ) in km 13.765 bei einer Beibehaltung der Sicherung durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus in Richtung 1 und in Richtung 2 jeweils 60 km/h beträgt.

III. Gemäß § 43 Abs. 7 EisbG in Verbindung mit analoger Anwendung von § 6 EKVO wird entschieden, daß die Sicherung der n-ö EÜ in km 14.772 und in km 17.605 beiderseits der Bahn gegen A und gegen E durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu erfolgen hat. Die zulässige Geschwindigkeit im Bereich der n-ö EÜ beträgt für die Richtung 1 und für die Richtung 2 jeweils 60 km/h.

IV. Gemäß § 43 Abs. 7 in Verbindung mit analoger Anwendung von § 4 und § 6 EKVO wird entschieden, daß die Sicherung des n-ö EÜ in km 15.028 links der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes sowie links der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke bzw. rechts der Bahn

- 3 -

gegen den Anfangspunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern ist. Die zulässige Geschwindigkeit im Bereich des n-ö EÜ beträgt für die Richtung 1 und für die Richtung 2 jeweils 60 km/h.

V. Gemäß § 43 Abs. 7 in Verbindung mit analoger Anwendung von § 4 und § 6 EKVO wird entschieden, daß der n-ö EÜ in km 17.965 links der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes sowie rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke sowie links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern ist. Zulässige Geschwindigkeit im Bereich des n-ö EÜ beträgt für die Richtung 1 und für die Richtung 2 jeweils 60 km/h.

VI. Gemäß § 43 Abs. 7 EISbG in Verbindung mit analoger Anwendung von § 6 EKVO wird entschieden, daß die Sicherung des n-ö EÜ in km 15.262 beiderseits der Bahn gegen A und gegen E durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu erfolgen hat. Die zulässige Geschwindigkeit im Bereich der n-ö EÜ beträgt für die Richtung 1 60 km/h und für die Richtung 2 50 km/h.

B e g r ü n d u n g

Die Betriebsunternehmung Stern & Hafferl hat mit Schreiben vom 26. Juli 1988, Zl.: B/Sch/P, Entwurfsunterlagen zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Lokalbahnstrecke Linz - Eferding - Waizenkirchen im Bereich der o.a. Eisenbahnkreuzungen und n-ö EÜ zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt.

Im Rahmen eines Ortsaugenscheines, der im Oktober 1988 von Vertretern der Obersten Eisenbahnbehörde und der Be-

- 4 -

triebsunternehmung Stern & Hafferl durchgeführt wurde, wurde
Nachstehendes festgestellt:

1. n-ö EÜ in km 13,765:

"Der n-ö EÜ ist derzeit gemäß Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 16. Mai 1986, Zl. EB 211.215-46-II/2-1986, durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m daher 360 m.

Der erforderliche Sichtraum ist links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke nicht vorhanden. Der gegenständliche n-ö EÜ ist daher so wie bisher beiderseits der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke sowie beiderseits der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern. Die entsprechenden Pfeifpflöcke werden hierbei im erforderlichen Sichtpunktabstand aufgestellt."

2. n-ö EÜ in km 14,772:

"Der n-ö EÜ ist derzeit gemäß Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 16. Mai 1986, Zl. EB 211.215-49-II/2-1986, gesichert.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 360 m. Der erforderliche Sichtraum ist links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. links und

- 5 -

rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke nicht vorhanden. Der gegenständliche n-ö EÜ ist daher künftig links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern.

Die entsprechenden Pfeifpflöcke werden hierbei im erforderlichen Sichtpunktabstand aufgestellt."

3. n-ö EÜ in km 15,028:

"Der n-ö EÜ ist derzeit gemäß Bescheid des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 16. Mai 1986, Zl. EB 211.215-50-II/2-1986, gesichert.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes und Kreuzungspunktes beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h, sowie einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 288 m. Der erforderliche Sichtraum ist links der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke vorhanden sowie links der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke bzw. rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke nicht vorhanden.

Der n-ö EÜ ist daher künftig links der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes sowie links der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke bzw. rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern. Bei einer Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes wurde ein Anhalten der Straßenfahrzeuge vor der Privatwegtafel zugrundegelegt.

- 6 -

Weiters wurde zugrundegelegt:

- eine Fahrzeuglänge von höchstens 10 m und
- eine Mindestgeschwindigkeit von 5 km/h.

Die entsprechenden Pfeifpflöcke werden hierbei im erforderlichen Sichtpunktabstand aufgestellt."

4. n-ö EÜ in km 15,262:

"Der n-ö EÜ ist derzeit gemäß Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 16. Mai 1986, Zl. EB 211.215-51-II/2-1986, gesichert.

Die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge soll für die Fahrtrichtung von A nach E von derzeit 50 km/h auf 60 km/h erhöht werden. Für die Fahrtrichtung von E nach A bleibt die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge wie bisher 50 km/h.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt, und zwar gegen den Anfangspunkt der Strecke, beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h, sowie bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 5,0 m somit 348 m. Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt gegen den Endpunkt der Strecke beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 5,0 m somit 290 m. Bei der Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes wurde ein Anhalten der Straßenfahrzeuge vor der Privatwegtafeln zugrundegelegt.

Weiters wurde zugrundegelegt:

- eine Fahrzeuglänge von höchstens 10 m und
- eine Mindestgeschwindigkeit von 5 km/h.

- 7 -

Der erforderliche Sichtraum ist links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt bzw. links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke nicht vorhanden.

Der Eisenbahnübergang ist daher künftig links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern.

Die entsprechenden Pfeifpflöcke werden hierbei im erforderlichen Sichtpunktabstand aufgestellt."

5. EK in km 15,765:

"Die gegenständliche EK mit einem Fußweg ist derzeit durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sicht-
raumes gesichert.

Die Geschwindigkeit im Bereich der EK soll auf künftig 55 km/h erhöht werden, jedoch für die Fahrtrichtung von A nach E weiterhin auf 40 km/h beschränkt bleiben.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 3,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 60 m. Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes und Kreuzungspunktes beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 3,0 m, bei der örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 55 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 83 m.

Der erforderliche Sichtraum ist links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke vorhanden."

- 8 -

6. EK in km 15,897:

"Die EK ist derzeit durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert. Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes und Kreuzungspunktes beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h sowie bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 360 m. Der erforderliche Sichtraum ist links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke nicht vorhanden.

Die gegenständliche EK ist daher so wie bisher links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern.

Die entsprechenden Pfeifpflöcke werden hierbei im erforderlichen Sichtpunktabstand aufgestellt."

7. EK in km 16,090:

"Die gegenständliche EK mit einem Fußweg ist derzeit durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 3,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h sowie bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 90 m. Der erforderliche Sichtraum ist beiderseits der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. beiderseits der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke vorhanden.

Die EK ist daher so wie bisher durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes zu sichern."

- 9 -

8. EK in km 16,308:

"Die EK mit einem Fußweg ist derzeit durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 3,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 90 m.

Der erforderliche Sichtraum ist beiderseits der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. beiderseits der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke vorhanden.

Die EK ist daher so wie bisher durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes zu sichern."

9. EK in km 17,084:

"Die EK ist derzeit durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 360 m. Der erforderliche Sichtraum ist beiderseits der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke sowie beiderseits der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke nicht vorhanden.

Die EK ist daher so wie bisher durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern."

- 10 -

10. n-ö EÜ in km 17,605:

"Der n-ö EÜ ist derzeit gemäß Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 16. Mai 1986, Zl. EB 211.215-61-II/2-1986, gesichert.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 2,0 m somit 390 m. Der erforderliche Sichtraum ist beiderseits der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. beiderseits der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke nicht vorhanden.

Der n-ö EÜ ist daher künftig beiderseits der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. beiderseits der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern.

Die entsprechenden Pfeifpflöcke werden hierbei im erforderlichen Sichtpunktabstand aufgestellt."

11. n-ö EÜ in km 17,965:

"Der n-ö EÜ ist derzeit gemäß Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 16. Mai 1986, Zl. EB 211.215-64-II/2-1986, gesichert.

Der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt beträgt bei einem maßgebenden Sehpunkt von 6,0 m, bei einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und bei einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von 0 m somit 288 m.

Bei der Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes wurde ein Anhalten der Straßenfahrzeuge vor der Privatwegtafel zugrundegelegt.

- 11 -

Weiters wurde zugrundegelegt:

- eine Fahrzeuglänge von höchstens 10 m und
- eine Mindestgeschwindigkeit von 5 km/h.

Der erforderliche Sichtraum ist links der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke vorhanden bzw. links der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke sowie rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke nicht vorhanden.

Der n-ö EÜ ist daher künftig links der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes sowie rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke bzw. links und rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke durch Privatwegtafeln und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern.

Die entsprechenden Pfeifpflöcke werden hierbei im erforderlichen Sichtpunktabstand aufgestellt."

Unter Zugrundelegung der vorliegenden Entwurfsunterlagen und nach Maßgabe des Ergebnisses der o.a. Ermittlungen war auf Grund der angeführten Gesetzesstellen sohin spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht mehr zulässig.

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von 6 Wochen ab der Zustellung eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder

- 12 -

Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt - abgesehen von den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmefällen - unterschrieben sein.

Dieser Bescheid ergeht an:

I.

1. Stern & Hafferl,
Kuferzeile 32, 4810 Gmunden,

zu Z: B/Sch/P vom 26. Juli 1988,
unter Anschluß des Entwurfsgleichstückes B;

2. den Landeshauptmann von Oberösterreich,
p.A. Amt der OÖ-Landesregierung,
Abteilung Verkehr,
Fabrikstraße 32, 4020 Linz,

zur gefälligen Kenntnis und mit dem Ersuchen, um die Durchführung des ergänzenden Ermittlungsverfahrens hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen in km 14,395 und in km 18,082 sowie hinsichtlich des n-ö EU in km 17,752 gemäß dem ha. Erlaß Zl.: 226.556-2-II/2-1989 bemüht sein zu wollen;

3. die Gemeinde Alkoven,
4072 Alkoven,

zur gefälligen Kenntnis;

II.

den Wegeberechtigten am n-ö EU in km 13,765,

4.

III.

die Wegeberechtigten am n-ö EU in km 14,772,

5.

6.

- 13 -

IV.

die Wegeberechtigten am n-ö EÜ in km 15,028,

7.

8.

9.

V.

die Wegeberechtigten am n-ö EÜ in km 15,262,

10.

11.

VI.

den Wegeberechtigten am n-ö EÜ in km 17,605,

12.

VII.

die Wegeberechtigten am n-ö EÜ in km 17,965,

13.

- 14 -

14.




Für den Bundesminister:

Dr. PESCHORN

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Beilage Bescheid zum n-ö EÜ km 14,722 vom 12. April 1989 (GZ: 226.661/1-II/2-1989)



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
A-1031 Wien, Radetzkystraße 2

EINGELANGT
25. APR. 1989
St. Martin N.Y. 37

Teletex (232)3221135 bmvw
Telex 61 3221155 bmvw
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)

DVR: 009 02 04

Sachbearbeiter: Dr. Graf
Tel.: (0222) 711 62 DW 9135

GZ: 226.661/1-II/2-1989

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

Wien, am 12. April 1989

~~Orig./Gleichst.~~
abgegeben am
017 20. 4. 89

Betr.: Lokalbahn Linz - Eferding - Waizenkirchen;
Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit
in zwei Teilabschnitten

B E S C H E I D

I. Für die nachfolgend dargestellte Geschwindigkeitserhöhung auf über 50 km/h (Abschnitt I von km 0,966 bis km 5,253 und Abschnitt II von km 13,625 bis km 18,016) wird bei einer Achslast von 20 t unter Zugrundelegung der beigezeichneten Unterlagen gemäß § 37 Eisenbahngesetz die Betriebsbewilligung erteilt:

Bereich	neue Streckenhöchstgeschwindigkeit
km 0,966 - km 1,645	60 km/h
km 1,764 - km 3,183	70 km/h
km 3,183 - km 3,729	60 km/h
km 4,242 - km 5,253	60 km/h
km 13,625 - km 14,266	60 km/h
km 14,266 - km 14,478	55 km/h
km 14,478 - km 15,289	60 km/h
km 16,055 - km 17,114	60 km/h
km 17,114 - km 17,223	55 km/h
km 17,223 - km 18,016	60 km/h

n-ö EÜ km 14,772

- 2 -

Vorschreibungen:

1. Die erforderlichen Sichtweiten auf die in den betroffenen Abschnitten befindlichen Signale müssen gewährleistet sein.
2. Die erforderlichen Bremsausmaße sind für die betroffenen Abschnitte neu zu ermitteln.
3. Die betroffenen Fahrplanunterlagen sind entsprechend anzupassen.
4. Nach Fertigstellung noch durchzuführender Baumaßnahmen ist eine § 15-Erklärung vorzulegen, in der die sach-, fach- und bescheidgemäße Ausführung bestätigt wird.

II. Die Sicherung der in den gegenständlichen Abschnitten befindlichen Eisenbahnkreuzungen wurde im Zusammenhang mit der Erhöhung der Strecken-
höchstgeschwindigkeit bereits gesondert behandelt und bleibt unberührt.

III. Binnen 14 Tagen ab Zustellung sind für diesen Bescheid gemäß TP 212 lit.b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983 Abgaben von S 900,-- mittels des beiliegenden Vordruckes anher zu entrichten.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht mehr zulässig.

Ergeht an:

✓ Stern & Hafferl GesmbH.,
Kuferzeile 32, 4810 Gmunden,

zur do. Eingabe vom 14. Februar 1989,
Z: B/Sch/Ls mit Beil. B und C.

Für den Bundesminister:
Dr. GRAF

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Beilage Eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des IM eingelangt am 9. März 2012

... wie folgt Stellung nehmen:

- Zu 9.2 und 9.3
- a) Seit der Novellierung des Eisenbahngesetzes im Jahr 2006 ist für die nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge nicht mehr die Eisenbahnbehörde, sondern (leider) ausschließlich der IM zuständig.
- b) Die Erstellung und Aktualisierung eines Registers ist praktisch nicht möglich, da dem IM die dafür notwendigen Informationen und Änderungsmeldungen fehlen. Auch ist von Wegeberechtigten nicht zu erwarten, dass diese bei Veränderungen (Verkauf oder Verpachtung von Grundstücken) selbstständig den IM benachrichtigen. Deshalb sind diese Übergänge auch mit der Privatwegtafel „Nicht-öffentlicher Eisenbahnübergang. Benützung durch Nichtberechtigte bei Strafe verboten“ gekennzeichnet. Man muss davon ausgehen können, dass ein Straßenverkehrsteilnehmer diese Tafel beachtet und erforderlichenfalls die Benützungsbedingungen beim IM einholt.
- c) Die derzeitige gesetzliche Situation, dass der IM für die nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge alleine zuständig ist (Art der Sicherung, Benützungsbedingungen, usw.) ist völlig unbefriedigend. Es sollten diese Eisenbahnübergänge wieder in das Eisenbahngesetz und in die EKVO aufgenommen werden.

Stellungnahme des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung
eingelangt am 16. März 2012

- d) In Entsprechung Ihres Ersuchens vom 1.3.2012 teilt der Landeshauptmann von Oberösterreich als Eisenbahnbehörde hinsichtlich Pkt. 9. Sicherheitsempfehlungen mit, dass gemäß § 47 a Eisenbahngesetz nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest den Wegberechtigten bekanntzumachen sind, benützt werden dürfen. Dies war ursprünglich eine Aufgabe der Behörde, seit der Änderung des Eisenbahngesetzes 2006 hat aber das Eisenbahnunternehmen die Bedingungen vorzuschreiben.
- e) Insofern kann nicht nachvollzogen werden, wonach der Landeshauptmann von Oö. aufgefordert wird, einen neuen Bescheid für den nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang zu erstellen. Weiters fehlt die gesetzliche Grundlage, dass das Eisenbahnunternehmen aufgefordert wird, ein Register für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge zu erstellen und kann natürlich auch die Unterweisung gemäß § 14 Abs. 3 ASchG mangels gesetzlicher Grundlage für eine Bescheiderstellung nicht erfolgen.
- Dies wird zur gefälligen Information und Kenntnisnahme mitgeteilt.

und deren Berücksichtigung

Litera	Anmerkung
a)	-
b)	-
c)	berücksichtigt in Sicherheitsempfehlung A-2012/042
d)	berücksichtigt
e)	berücksichtigt

Litera Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 20. März 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:

- f) 1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- g) 2. Die behördliche Zuständigkeit dieser Bahnstrecke, einschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, obliegt dem Landeshauptmann Oberösterreich.
- h) 3. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 9.1 ist an den Wegeberechtigten gerichtet und von diesem umzusetzen.
- i) 4. Die Sicherheitsempfehlungen gemäß Punkt 9.2 und 9.3 sind an den Landeshauptmann von Oberösterreich als zuständige Eisenbahnbehörde gerichtet und von diesem umzusetzen.
- j) 5. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 9.4 ist an das BMVIT gerichtet und von diesem umzusetzen. In diesem Zusammenhang ist im BMVIT der Fachbereich für Eisenbahnkreuzungen zu befassen.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen

Im vorläufigen Bericht (GZ. BMVIT-795.265-IV/BAV/UUB/SCH/2011) betreffend den ZUSAMMENPRALL Z 8079 MIT TRAKTOR am 24. September 2011 auf dem Nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang in km 14,772 der Linzer Lokalbahn I zwischen Hst Wehrgasse und Bf Alkoven sind nachstehende Sicherheitsempfehlungen enthalten:

Punkt	Sicherheitsempfehlung	richtet sich an
9.1	Sicherstellung, dass die den n-ö EÜ über Auftrag benützenden Dritten über alle Bestimmungen der gültigen Bescheide unterwiesen sind.	Wegeberechtigte
9.2	Sicherstellung, dass im Zuge der Erstellung eines neuen Bescheides für den n-ö EÜ ein Register durch den IM geschaffen wird, in dem die Namen der den n-ö EÜ mit Zustimmung oder über Auftrag der Wegeberechtigten benützenden Dritten enthalten sind. Durch den IM wird das Register in Evidenz gehalten. Auf Verlangen können die Behörden jederzeit Einsicht in das Register des n-ö EÜ nehmen. Personen, die nicht im Register eingetragen sind, dürfen nur unter Aufsicht und Anweisung des Wegeberechtigten den n-ö EÜ benutzen. Anmerkung: Somit soll sichergestellt werden, dass die Anzahl der Dritten eingeschränkt bleibt.	Landeshauptmann von Oberösterreich

Litera	Anmerkung
f)	-
g)	-
h)	-
i)	-
j)	-

Litera Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 20. März 2012 (Fortsetzung)

9.3	Sicherstellung, dass der Bescheid für den n-ö EÜ Regelungen bezüglich einer wiederkehrenden Unterweisung gemäß § 14 Abs 3 ASchG enthält. Dritte, die keine wiederkehrende Unterweisung erfahren werden aus dem laut Punkt 9.2 genannten Register gestrichen. Anmerkung: Damit soll sichergestellt werden, dass Dritte eine wiederkehrende Unterweisung erfahren.	Landeshauptmann von Oberösterreich
9.4	Überprüfung, ob die Sicherheitsempfehlungen gemäß Punkt 9.2 und Punkt 9.3 in ein Regelwerk (Verordnung) übernommen werden müssen. Begründung: Betrifft alle n-ö EÜ in Österreich.	BMVIT

Zu diesen Sicherheitsempfehlungen ist Nachstehendes zu bemerken:

- k) Seit der mit BGBl. I Nr. 125/2006 erfolgten Novelle des Eisenbahngesetzes sind nichtöffentliche Eisenbahnübergänge gemäß § 47 a zu behandeln, der wie folgt lautet:

„Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

§ 47a. Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest dem Wegeberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden.“

Die auf den § 47a Bezug habende Übergangsbestimmung des § 133 a Abs. 19 lautete wie folgt:

„(19) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von der Behörde gemäß § 43 Abs. 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen gelten als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen.“

- l) Eine behördliche Tätigkeit, ausgenommen Aufsichtstätigkeit, ist im Zusammenhang mit nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen nicht mehr gegeben.
- m) Die unter Punkt 9.1 enthaltene und an den Berechtigten gerichtete Sicherheitsempfehlung hätte daher richtig wie folgt zu lauten:
„Sicherstellung, dass die den n-ö EÜ über Auftrag des Berechtigten benützenden Dritten die vom Eisenbahnunternehmen dem Berechtigten aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen bekannt gemacht sind.“
- n) Die unter den Punkten 9.2. und 9.3 enthaltenen Sicherheitsempfehlungen hätten sich nicht an den LH von Oberösterreich, sondern an das Eisenbahnunternehmen zu richten.
- o) Die unter Punkt 9.4 enthaltenen Sicherheitsempfehlung wird im Zusammenhang mit dem anstehenden Themenkreis „Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge“ mitbehandelt werden.

Litera	Anmerkung
k)	berücksichtigt
l)	-
m)	berücksichtigt
n)	berücksichtigt
o)	-

Litera Stellungnahme des Nachfolgers infolge Abtretung des Wegeberechtigten 2
 eingelangt am 4. April 2012
 (Im Zitat wurden die persönlichen Daten durch die SUB weggelassen)

- p) **Wegeberechtigter 2** hat durch Einführung der Straßennamen in der
 Ortschaft die Adresse,
- q) **Wegeberechtigter 2** hat mit der Übergabe des gesamten landwirtschaftlichen
 Betriebes seine Wegberechtigung an **Nachfolger infolge Abtretung** übergeben.
- r) *Der Bahnübergang ist zur Betriebsführung dringend nötig und wird vom*
 Nachfolger und Mitarbeitern ständig mit Fahrzeugen aller Art inklusive ortsüblichen
 Gespannen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen befahren.
- s) *Bei weiterer Steigerung der Fahrtgeschwindigkeit des Zuges könnte zum Pfeifsignal
 eine Lichtanlage angedacht werden.*

Litera	Anmerkung
p)	-
q)	-
r)	-
s)	-