



## ZUSAMMENPRALL ZUG 6621 MIT KLEINMOTORRAD

am 9. Mai 2012

Österreichische Bundesbahnen  
Strecke 10701  
zwischen Bf Wilhelmsburg a. d. Traisen  
und Bf Spratzern

BMVIT-795.305-IV/BAV/UUB/SCH/2012

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem mit 1. Jänner 2006 in Kraft getretenen Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz BGBl. I Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl. I Nr. 40/2012) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schifffahrtsgesetz und das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden, sowie auf Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 29. April 2004.

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

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

Untersuchungsbericht

## Inhalt

Seite

Verzeichnis der Regelwerke .....	3
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU .....	3
Verzeichnis der Abbildungen .....	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe .....	4
Untersuchungsverfahren .....	4
Vorbemerkungen .....	5
Empfänger .....	6
1. Zusammenfassung .....	7
2. Allgemeine Angaben .....	7
2.1. Zeitpunkt .....	7
2.2. Örtlichkeit .....	7
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse .....	8
2.4. Behördenzuständigkeit .....	8
2.5. Örtliche Verhältnisse .....	8
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt .....	9
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten .....	10
2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 10701 .....	10
2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 120 .....	10
2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La .....	11
2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle .....	11
2.7.5. Signalisierte Geschwindigkeit .....	11
3. Beschreibung des Vorfalles .....	12
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen .....	13
4.1. Verletzte Personen .....	13
4.2. Sachschäden an Infrastruktur .....	13
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen .....	13
4.4. Schäden an Umwelt .....	13
4.5. Summe der Sachschäden .....	13
4.6. Betriebsbehinderungen .....	14
5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen .....	14
6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse .....	14
6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf .....	14
6.2. Aussage Tzf Z 6621 .....	15
6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA .....	15
6.4. Fehlendes Signal „GESCHWINDIGKEITSTAFEL“ .....	15
6.5. Statistische Auswertung von EK – Unfällen auf der EK km 65,909 .....	16
7. Schlussfolgerungen .....	16
8. Maßnahmen des IM .....	16
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten .....	16
10. Ursache .....	16
11. Berücksichtigte Stellungnahmen .....	17
12. Sicherheitsempfehlungen .....	17
Bescheid vom 15. Jänner 2007 (Auszug) .....	18
Bescheid vom 18. Februar 2008 (Auszug) .....	21
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen .....	24

## Verzeichnis der Regelwerke

RL 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
EisbG	Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i.d.F. BGBl. I Nr. 124/2011
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl. I Nr. 40/2012
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

## Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich.....	8
Abbildung 2 Lageskizze der EK km 65,909 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich .....	9
Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 10701 - Quelle IM.....	10
Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 120 – Quelle IM .....	10
Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 120 - Fahrplanmuster 2713 – Quelle IM .....	11
Abbildung 6 Ansicht der B 20 „Mariazellerstraße“.....	12
Abbildung 7 Ansicht der L 5107 „Ochsenburgerstraße“ .....	12
Abbildung 8 Tabelle „Verletzte Personen“ .....	13
Abbildung 9 Auswertung Registriereinrichtung Tw 93 81 5047 038-4 .....	14
Abbildung 10 Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 65,909".....	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	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahn-Sicherheitsbehörde)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Tw	Triebwagen / Triebzug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
VK	Vehicle Keeper (Fahrzeughalter)
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

## Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Untersuchung vor Ort am 11. Mai 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Unterlagen des IM eingelangt am 28. Juni 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 13. Juli 2012 beantwortet.

Die ERA-Notifikation erfolgte am 17. Juli 2012 unter Zahl AT0048.

Stellungnahmeverfahren vom 20. Juli 2012 bis 26. August 2012.

## Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art 19 Z 1 der RL 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des § 5 Abs 2 und 4 UUG durchgeführt. Die Untersuchung durch die SUB erfolgte vor Ort.

Gemäß § 4 UUG haben Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Untersuchung. Es ist daher auch nicht der Zweck dieses Berichtes, ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären. Der gegenständliche Vorfall wird nach einem Stufenverfahren mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen. 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.

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:

<b>Unternehmen / Stelle</b>	<b>Funktion</b>
Tfzf Z 6621	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
ÖBB-Personenverkehr AG	RU und VK
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Herr Landeshauptmann von Niederösterreich	Behörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
Verkehrsinspektion Sankt Pölten zu GZ. C1/5392/2012-WB	Exekutive
Staatsanwaltschaft Sankt Pölten	Justiz
BMWFJ-Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

## 1. Zusammenfassung

Mittwoch, 9. Mai 2012, um 14:15 Uhr, ereignete sich zwischen Bf Wilhelmsburg an der Traisen und Bf Spratzern, auf der EK im km 65,909 (gesichert mit Lichtzeichenanlage) ein Zusammenprall zwischen Z 6621 und einem Kleinmotorrad.

Der Lenker des Kleinmotorrades wurde tödlich verletzt.

Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

Die Ursache für den Zusammenprall war das Übersetzen der EK trotz „HALT“ gebietender Lichtzeichenanlage.

### **Summary**

*Wednesday, 9<sup>th</sup> May, 2012, at 14:15 o'clock, a collision between the train 6621 and a small motorbike occurred between station Wilhelmsburg an der Traisen and station Spratzern at the level crossing in km 65,909, (secured with level-crossing road signal).*

*The driver of the small motorbike was fatally injured.*

*The passengers and the train crew stayed unharmed.*

*The cause of the crash was that the small motorbike tried to use the level crossing despite the "STOP" imperious by the level-crossing road signal.*

## 2. Allgemeine Angaben

### 2.1. Zeitpunkt

Mittwoch, 9. Mai 2012, um 14:15 Uhr

### 2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

- Strecke 10701 von Bf Leobersdorf nach Sankt Pölten Hbf
- zwischen Bf Wilhelmsburg an der Traisen und Bf Spratzern
- Gleis 1
- EK km 65,909

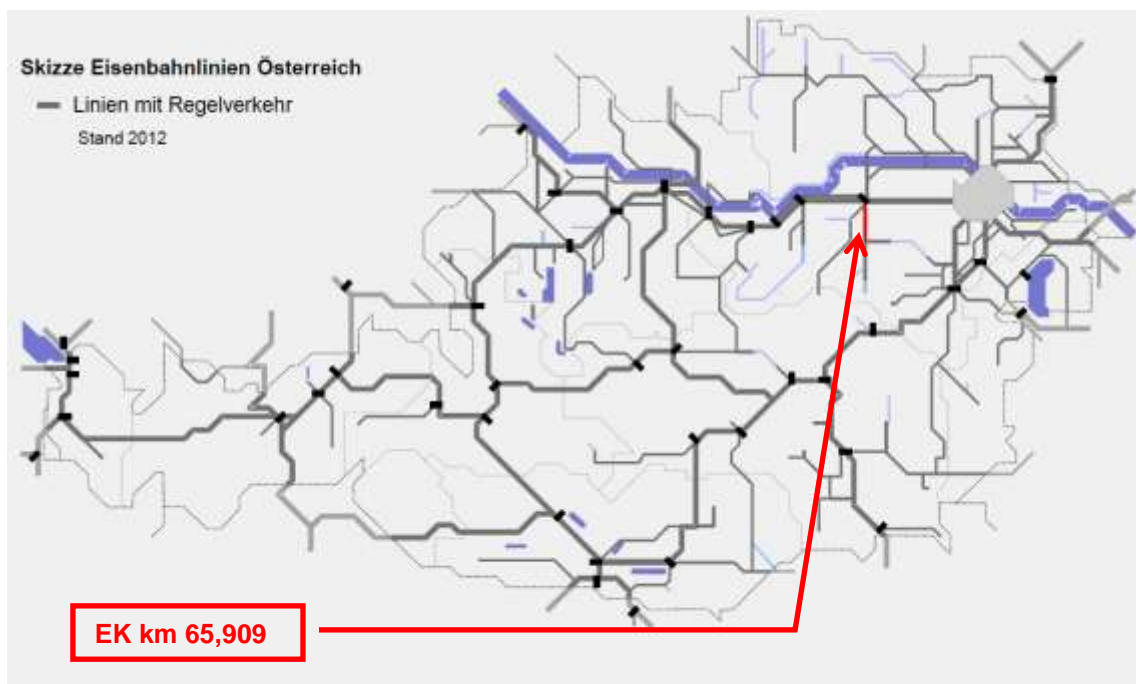


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

### 2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, sonnig, + 25 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse

### 2.4. Behördenzuständigkeit

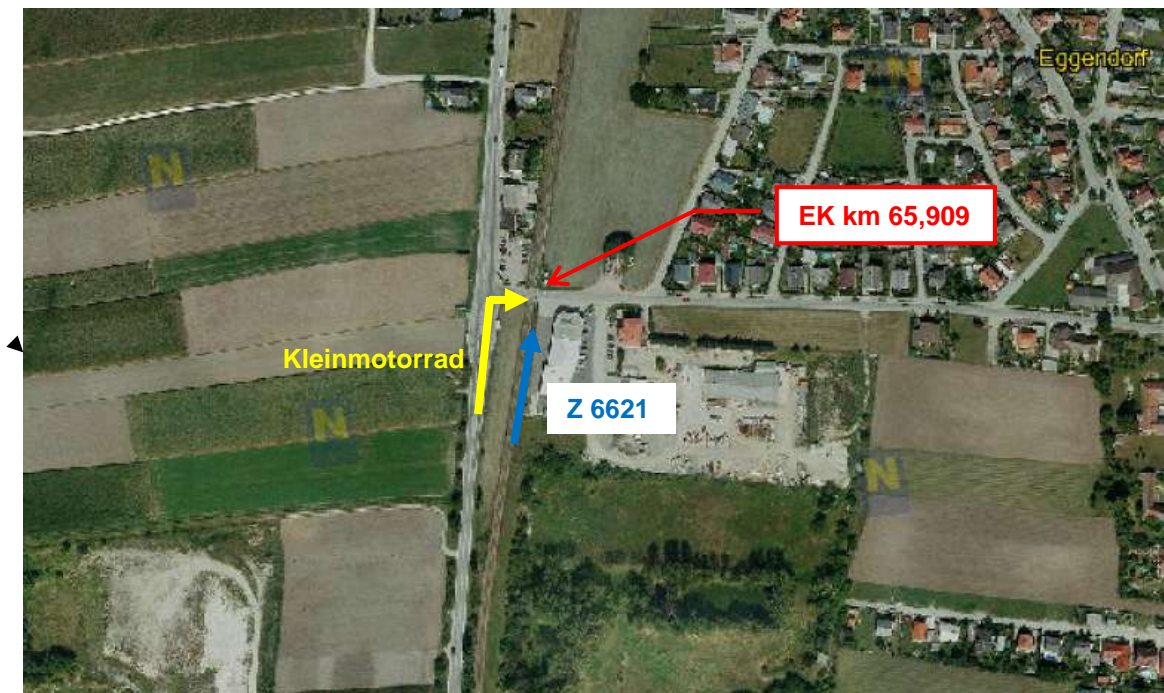
Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Landeshauptmann von Niederösterreich. Die Oberste Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird von der Untersuchung durch Übermittlung des Untersuchungsberichtes in Kenntnis gesetzt.

### 2.5. Örtliche Verhältnisse

Die EK im km 65,909 liegt auf der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 10701 Bf Leobersdorf – Sankt Pölten Hbf und wird durch eine Lichtzeichenanlage gesichert.

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





**Abbildung 2** Lageskizze der EK km 65,909 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich

## 2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

**REX 6621** (RegionalExpress)

Zuglauf: von Bf Hainfeld – Sankt Pölten Hbf

Zusammensetzung:

- 100 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
- 51 m Gesamtzuglänge
- Tw 93 81 5047 038-4 führend  
93 81 5047 003-8 vielfachgesteuert
- Buchfahrplan Heft 120 / Fahrplan-Muster 2713 des IM  
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 90 km/h  
Brems Hundertstel erforderlich 68 %
- Brems Hundertstel vorhanden 160 % (laut Zugdaten)
- durchgehend und ausreichend gebremst

Alle Tw weisen eine gültige Registrierung im Österreichischen Schienenfahrzeug-Einstellungsregister auf.

Besetzung:

15 bis 20 Reisende

1 Tzfz

## 2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

### 2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 10701

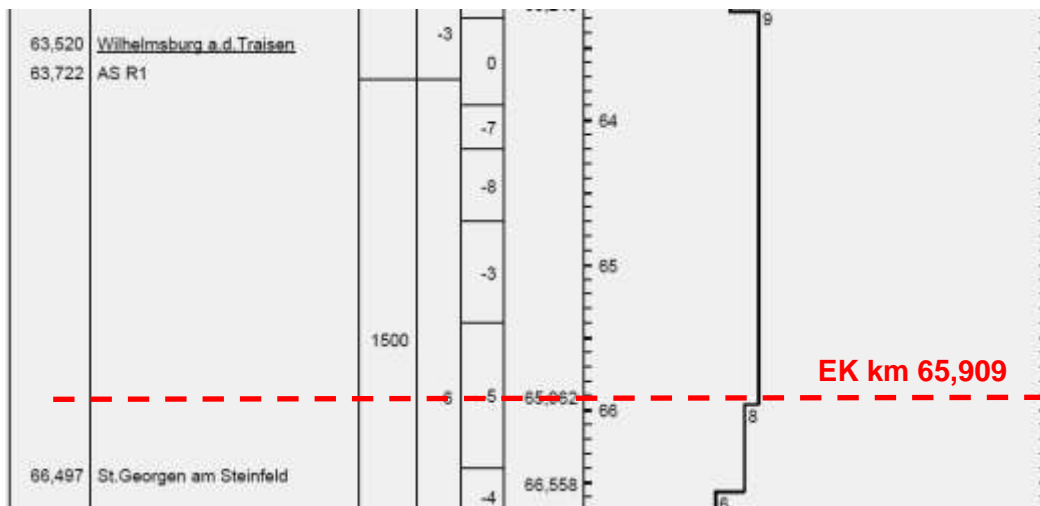


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 10701 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 90 km/h.

### 2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 120

BUCHFHRPLAN		Hainfeld (Gf)-St.Pölten Hbf (in Pb)				
Heft 120		BT 271 a				
Gültig vom 11. Dezember 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2012		Vmax = 90 km/h Bhmax = 68 %				
Zug Nr.	Abfahrt	Muster	Heft Seite	Ankunft	sonstige Beso	
REX 6613	10.36	2713	21	11.25	P	
REX 6615	11.36	2713	21	12.25	P	
REX 6619	12.36	2713	21	13.25	P	
REX 6621	13.36	2713	21	14.25	P	
REX 6627	15.36	2715	21	16.25	P	
REX 6631	16.36	2715	21	17.25	P	
REX 6633	17.36	2715	21	18.25	P	
REX 6637	18.36	2715	21	19.25	P	
REX 6639	19.36	2715	21	20.25	P	

Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 120 – Quelle IM

P					
BT 271 a Hn-Pb					
<b>M 2713</b>			Vmax = 90 km/h Bhmax = 68% - NFK C - 17 -		
4	5	6	1	2	3
09		10	90	63.3 63.5	Wilhelmsburg/Tr.
				65.9	EK km 65,909
13		14	80	66.5	St. Georgen-Stfd.
			60	67.0	
			80	67.6	Hart-Wörth
		16	90	67.7 68.7	Spratzern

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 120 - Fahrplanmuster 2713 – Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 120 des IM, Fahrplanmuster 2713 betrug 90 km/h.

#### 2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La

Im betroffenen Streckenabschnitt gab es keine Eintragung bezüglich einer Einschränkung der Geschwindigkeit.

#### 2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle

Eine Einschränkung der Geschwindigkeit durch schriftliche Befehle liegt der SUB nicht vor.

#### 2.7.5. Signalisierte Geschwindigkeit

Nicht relevant, da auf freier Strecke

### 3. Beschreibung des Vorfalles

Am 9. Mai 2012 sollte Z 6621 von Bf Hainfeld nach Sankt Pölten Hbf geführt werden.

Das Kleinmotorrad fuhr auf der Bundesstraße B 20 „Mariazellerstraße“, aus südlicher Richtung kommend, und bog in die Landesstraße L 5107 „Ochsenburgerstraße“ ein.



Abbildung 6 Ansicht der B 20 „Mariazellerstraße“



Abbildung 7 Ansicht der L 5107 „Ochsenburgerstraße“

Der Lenker versuchte noch vor Z 6621 die ordnungsgemäß mit Lichtzeichen gesicherte EK im km 65,909 trotz Rotlicht zu überqueren.

Auf der EK kam es zur Kollision, wobei der Lenker und das Kleinmotorrad ca. 44 m weit in Fahrtrichtung von Z 6621 weggeschleudert wurden und in der angrenzenden Wiese etwa 4 m neben dem Gleis zu liegen kamen.

Beim Erkennen des Kleinmotorrades wurde von dem aus Richtung Wilhelmsburg kommenden Z 6621 Signal „ACHTUNG“ abgegeben und eine Schnellbremsung eingeleitet.

Durch den Zusammenprall wurde der Lenker des Kleinmotorrades tödlich verletzt.

Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

## 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"/>	<b>1</b>	-	-
Unbefugte Personen Unauthorised Persons	<input checked="" type="checkbox"/>			
Andere Personen Other	<input checked="" type="checkbox"/>			

Abbildung 8 Tabelle „Verletzte Personen“

### 4.2. Sachschäden an Infrastruktur

keine

### 4.3. Sachschäden an Fahrzeugen

Der führende Tw wurde leicht beschädigt.  
Das Kleinmotorrad wurde total zerstört

### 4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

### 4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden an Eisenbahnfahrzeugen wurde auf € 10 000,- geschätzt.



#### 4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Wilhelmsburg und Bf Spratzern bis 15:20 Uhr.

Es kam zu Zugsverspätungen und Zugausfällen im Personennah- und Güterverkehr.

Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs.

### 5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU ÖBB-Personenverkehr AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
  - Tfzf Z 6621 (ÖBB-Produktion GmbH)

### 6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

#### 6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des Tfz

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des führenden Tfz von Z 6621 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

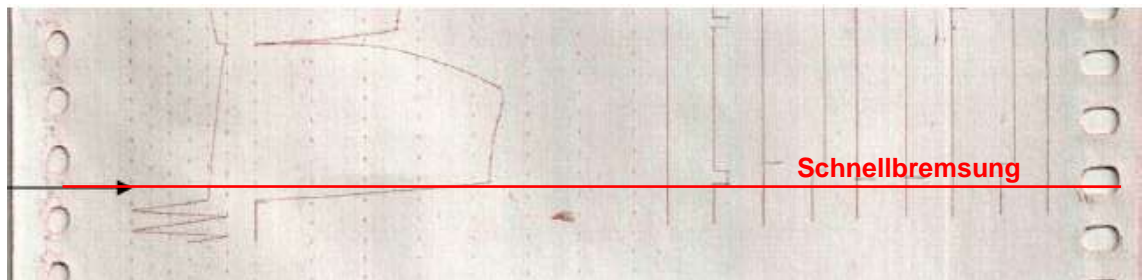


Abbildung 9 Auswertung Registriereinrichtung Tw 93 81 5047 038-4

Auswertung des Traktionsleisters:

*Nach dem Aufenthalt im Bf Wilhelmsburg beschleunigt Z 6621 auf eine Geschwindigkeit von ca. 90 km/h. Während der Fahrt verringert sie sich auf ca. 85 km/h. Der Tfzf gibt mit dem Horn das Signal „Achtung“ und leitet eine bei 85 km/h registrierte Schnellbremsung ein.*

*Die registrierte Uhrzeit entspricht der MEZ plus eine Stunde (=“Sommerzeit“).*

Die zulässige Geschwindigkeit wurde von Z 6621 eingehalten

## 6.2. Aussage Tzfz Z 6621 (gekürzt und sinngemäß)

Am 9. Mai 2012 wurde Z 6621 von Bf Hainfeld nach Sankt Pölten Hbf geführt.

Bei Annäherung mit ca. 80 km/h an die technisch gesicherte EK km 65,909 mit der „Ochsenburgerstraße“ wurde auf der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden „Mariazellerstraße“ ein in die gleiche Fahrtrichtung verkehrendes Kleinmotorrad beobachtet. Bei der Kreuzung der „Mariazellerstraße“ mit der „Ochsenburgerstraße“ bog der Lenker des Kleinmotorrades plötzlich nach rechts in die „Ochsenburgerstraße“ ein und näherte sich ohne die Fahrgeschwindigkeit zu verringern der EK.

Z 6621 gab ein akustisches Signal „ACHTUNG“ ab und leitete eine Schnellbremsung ein. Die Kollision mit dem Kleinmotorrad konnte nicht verhindert werden

## 6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA (Stellungnahme des IM gekürzt und sinngemäß)

Bei der gegenständlichen EKSA im EK km 65,909 nächst Hst Sankt Georgen am Steinfeld handelt es sich um eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage mit Fernüberwachung im Bf Spratzern. Die Ordnungsstellung der EKSA wird in der Fernüberwachungsstelle im Bf Spratzern angezeigt.

Aufgrund eines erstmalig aufgetretenen Fehlers (Sende- und Empfangspufferüberlauf) in der Diagnoseeinrichtung wurden die internen Daten der EKSA nicht aufgezeichnet. Daher liegen für den Zeitpunkt des Ereignisses keine Diagnosedaten vor.

Da zum Zeitpunkt des Ereignisses vor Zulassung der Fahrt keine Fehler- bzw. Störungsmeldung in der Fernüberwachungsstelle angezeigt wurde, kann von einer ordnungsgemäßen Einschaltung der EKSA ausgegangen werden.

## 6.4. Fehlendes Signal „GESCHWINDIGKEITSTAFEL“

Im Zuge der Aufarbeitung des Vorfalles durch den IM wurde festgestellt, dass für den Geschwindigkeitsbruch im km 65,9 von 90 km/h auf 80 km/h kein Signal „GESCHWINDIGKEITSTAFEL“ aufgestellt war.

## 6.5. Statistische Auswertung von EK – Unfällen auf der EK km 65,909

Unfälle im Zeitraum vom 1. Jänner 2007 bis 9. Mai 2012

Datum	Uhrzeit	Schienen- fahrzeug	Straßen- fahrzeug	Verletzte Personen			
				keine	tödlich	schwer	leicht
09.05.2012	14:15	Z 6621 (Tw 5047)	Kleinmotorrad	<input type="checkbox"/>	1	-	-

Abbildung 10 Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 65,909"

Die Auswertung zeigt dass in den letzten fünf Jahren keine weiteren Unfälle erfolgten.

## 7. Schlussfolgerungen

Z 6621 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

Der Lenker des Kleinmotorrades hat die Bestimmungen der EKVO nicht beachtet. Die nach dem Ausschlussverfahren durchgeführte Untersuchung lässt keinen anderen Schluss zu, da keine Hinweise auf weitere Ursachen ermittelt werden konnten.

## 8. Maßnahmen des IM

Aufstellen des Signal „GESCHWINDIGKEITSTAFEL“ am Geschwindigkeitsbruch von 90 km/h auf 80 km/h im km 65,9.

## 9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Keine

## 10. Ursache

Auf Grund der vorliegenden Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass die Ursache in einer menschlichen Fehlhandlung des Straßenverkehrsteilnehmers begründet ist.



## 11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage

## 12. Sicherheitsempfehlungen

Keine

Wien, am 27. August 2012

Bundesanstalt für Verkehr  
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene

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

Beilage: Bescheid vom 15. Jänner 2007 (Auszug)  
Bescheid vom 18. Februar 2008 (Auszug)  
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

## Bescheid vom 15. Jänner 2007 (Auszug)

### B) Gegenstand

#### I. ÖBB-Strecke Leobersdorf – St. Pölten

##### 1. Eisenbahnkreuzung in km 65,909 mit der L5102 (Ochsenburger Straße)

Mit Schreiben vom 4. September 2006, GZ C1/15747/2006, teilte die Verkehrsinspektion St. Pölten mit, dass sich am 11. August 2006 bei der Eisenbahnkreuzung in km 65,909 der ÖBB-Strecke Leobersdorf – St. Pölten mit der L5102 (Ochsenburger Straße) ein Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang ereignet habe.

Ferner teilte die Verkehrsinspektion St. Pölten mit Schreiben vom 13. Dezember 2006, GZ C1/20437/2006, mit, dass sich am 5. Dezember 2006 bei der Eisenbahnkreuzung in km 65,909 der ÖBB-Strecke Leobersdorf – St. Pölten mit der L5102 (Ochsenburger Straße) ein weiterer Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang ereignet habe.

Es soll nun geprüft werden, ob die Sicherung der oben genannten Eisenbahnkreuzung noch den örtlichen Verhältnissen und den Verkehrserfordernissen entspricht.

### C) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik

#### I. ÖBB-Strecke Leobersdorf – St. Pölten

##### 1. Eisenbahnkreuzung in km 65,909 mit der L5102 (Ochsenburger Straße)

Im Anschluß an die Verkehrsverhandlung vom 29. März 2004 wurde im Kreuzungsbereich B20/L5102 eine Knotenstromzählung durchgeführt. Diese Zählung wurde am 14. Dezember 2006 vorgenommen und deren Auswertung zeigt, dass in der Spitzenstunde im Zuge der L5102 ein Verkehrsaufkommen von 370 PKW-E vorliegt.

Im Zuge der ÖBB-Strecke beträgt die Zugfrequenz ca. 40 Züge.

Aufgrund der aktenkundigen Entwicklung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung wurde auch eine weitere Beobachtung des Unfallgeschehens vorgenommen. Die Auswertung dieses Unfallgeschehens zeigt, dass 2 Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang (Vorfälle vom

11. August 2006 und am 5. Dezember 2006) vorliegen. Diese Verkehrsunfälle ereigneten sich rechts der Bahn in Fahrtrichtung zur B20 zwischen Straßenfahrzeugen und aus Richtung Traisen kommenden Schienenfahrzeugen.

Beim durchgeführten Ortsaugenschein wurden die vorhandenen Sichtkontakte zwischen den Fahrzeugenkern im Zuge der L5102 und den Schienenfahrzeugen im Zuge der ÖBB-Strecke überprüft. Die Auswertung zeigt, dass die erforderlichen Sichträume gewährleistet und freigehalten werden. Die gegenständliche EK wird derzeit in allen Quadranten gemäß § 4 EKVO 1961 durch einfache Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert.

Im Zuge der L5102 sind für die Fahrtrichtung zur B20 auf beiden Straßenseiten Baken und die Gefahrenzeichen Bahnübergang ohne Schranken aufgestellt.

Bei der Beurteilung ist davon auszugehen, dass infolge der Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 eine Verordnung vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erstellen ist, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits zu erstellen ist. Eine diesbezügliche Verordnung liegt derzeit noch nicht vor. Es wird daher in diesem Zusammenhang auf das Fachbuch „Grundlagen der Bahntechnik“, erschienen in der Reihe Werner Ingenieur Texte, BRD, zurückgegriffen, wo hinsichtlich der Sicherung der Bahnübergänge angeführt wird, dass eine Eisenbahnkreuzung auf einer ein- oder mehrgleisigen Strecke mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von über 2500 KFZ grundsätzlich mit einer technischen Sicherung auszustatten ist. In Ermangelung einer für Österreich gültigen anderen Einsatzgrenze wird die in der BRD angewandte Einsatzgrenze als Beurteilungsgrundlage herangezogen.

Aufgrund des vorliegenden Unfallgeschehens und der vorhandenen Verkehrsfrequenz im Zuge der L5102 und der ÖBB-Strecke wird es - unter Zugrundelegung der angeführten Literaturstelle - für erforderlich erachtet, die gegenständliche EK mit einer technischen Sicherung auszustatten, wobei im gegenständlichen Fall die Sicherung mit einer Lichtzeichenanlage vorzunehmen ist. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Anlagenverhältnisse der ÖBB-Strecke ist diese Lichtzeichenanlage zugeschaltet auszuführen.

Infolge der vorhandenen Bushaltestelle im Zuge der B20 ist auch ein entsprechender Querungsbedarf für Fußgänger zwischen dem Siedlungsgebiet östlich der Bahn und der B20

über die EK gegeben, sodass zwischen der B20 und dem Siedlungsgebiet ein Gehsteig zu errichten ist. Diese Fläche für den Fußgängerverkehr ist auch über die EK vorzusehen und bei der Projektierung für die EK zu berücksichtigen.

Als Sofortmaßnahme in Verbindung mit dem vorliegenden Unfallgeschehen wird eine vermehrte Überwachung der EK seitens der Exekutive für erforderlich erachtet, sodass eine Einhaltung der derzeit kundgemachten Verkehrszeichen „Halt“ links und rechts der Bahn tatsächlich erreicht wird. Durch diese Maßnahme kann auch eine ordnungsgemäße Beurteilung innerhalb des vorhandenen Sichttraumes erfolgen. Damit keine übermäßige Ablenkung für die Verkehrsteilnehmer auf der L5102 zwischen der EK und der B20 entsteht, ist der derzeit aufgestellte Verkehrsspiegel an der südlichen Straßenseite der L5102 unmittelbar östlich der EK ersatzlos zu entfernen.

## Bescheid vom 18. Februar 2008 (Auszug)

### Betrifft

ÖBB-Strecke Leobersdorf – St. Pölten

Eisenbahnkreuzung in km 65,909 mit der L5102 (Ochsenburger Straße), Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung

### B e s c h e i d

Über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom 11. September 2007, zuletzt abgeändert am 14. Februar 2008, wird wie folgt entschieden:

### S p r u c h

#### 1.

Für die Errichtung einer zugeschalteten Lichtzeichenanlage bei der Eisenbahnkreuzung in km 65,909 der ÖBB-Strecke Leobersdorf – St. Pölten mit der L5102 und die Verbreiterung dieser Eisenbahnkreuzung wird der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erteilt.

Dies erfolgt

- unter Zugrundelegung des vorgelegten Bauentwurfes, des auf § 31a EISbG basierenden Gutachtens der Stella GesmbH vom 10. Dezember 2007 und der hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes vorgenommenen Ergänzung des Gutachtens der Stella GmbH vom 13. Februar 2008 und
- unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Rechtsgrundlagen:

§ 31 ff des Eisenbahngesetzes 1957 – EISbG

§§ 92 bis 94 des ArbeitnehmerInnenenschutzgesetzes – ASchG

Der Bau ist innerhalb von 3 Jahren nach Rechtskraft dieses Bescheides auszuführen.

Wird die Frist ohne Verlängerung durch den Landeshauptmann von Niederösterreich nicht eingehalten, wird die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen erklärt.

Rechtsgrundlage:

§ 31g EisbG

### 3.

Mit der **eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wird die Betriebsbewilligung unter der Bedingung verbunden**, dass die Arbeiten unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person und von hiezu befähigten Firmen durchgeführt werden, die erforderlichen Funktionsprüfungen, Sicherheitserprobungen und Abnahmeprüfungen, die schriftliche Erklärung der ausführenden Scheidt & Bachmann Österreich GesmbH über die plan-, sach- und fachgemäße Ausführung des Bauvorhabens, die Erklärung des Betriebsmanagers und die positiven § 40 – Erklärungen sowie der Prüfbefund über die Abnahmeprüfung gemäß § 38 der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung - EisbAV vorliegen und eine im Verzeichnis gem. § 40 EisbG verzeichnete Person nach Baufertigstellung und vor Inbetriebnahme die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes gem. § 3 Abs. 2 Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr - AVO Verkehr prüft und nachweist.

Die schriftliche Erklärung der gemäß § 40 leg. cit. verzeichneten Person, der Nachweis über die erforderlichen Funktionsprüfungen, Sicherheitserprobungen und Abnahmeprüfungen, die schriftliche Erklärung der ausführenden Scheidt & Bachmann Österreich GesmbH, die Erklärung des Betriebsmanagers, der Prüfbefund über die Abnahmeprüfung gemäß § 38 EisbAV sowie die Dokumente gem. § 3 Abs. 2 Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr – AVO Verkehr sind unverzüglich nach Betriebsaufnahme unter gleichzeitigen Bekanntgabe des Datums derselben dem Landeshauptmann von Niederösterreich zu übermitteln.

Rechtsgrundlagen:

§§ 34 Abs 1 und 34 a EisbG

§ 38 EisbAV



## Begründung

Mit Schreiben vom 11. September 2007 beantragte die ÖBB-Infrastruktur Bau AG die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EibG sowie der Betriebsbewilligung für die Errichtung einer zuggeschalteten Lichtzeichenanlage bei der Eisenbahnkreuzung in km 65,909 der ÖBB-Strecke Leobersdorf – St. Pölten mit der L5102 und die gleichzeitige Verbreiterung der Eisenbahnkreuzung durch die Anlage eines Gehsteiges.

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG legte zum gegenständlichen Antrag ein auf § 31a EibG basierendes Gutachten der Stella GesmbH vom 29. August 2007 vor, dessen Zusammenfassung wie folgt lautet:

„Es wird erklärt, dass für alle projektrelevanten Fachgebiete die Genehmigungsfähigkeit des Projektes vollständig geprüft und beurteilt wurde.

Aus gutachterlicher Sicht wird festgehalten, dass das gegenständliche Projekt in sich abgeschlossen und daher nach Fertigstellung für sich alleine verkehrswirksam ist.

Vom gutachterlichen Standpunkt ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung.

Weiters wird aus Sicht der Gutachter festgestellt, dass die Arbeitnehmerschutzbestimmungen, insbesondere unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Module 0 „Allgemeines“, 2 „Fahrweg“ und 4 „Sicherheitstechnik“ der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, eingehalten werden. Diese positive Begutachtung erfolgt unter der Annahme, dass die Ergebnisdarstellung der Gefahrenanalyse aus dem Si-Ge-Dokument eingehalten wird. Es besteht daher aufgrund der vorliegenden Projektunterlagen aus Sicht der beteiligten Gutachter gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EibG 1957 idF BGBl. I Nr. 125/2006 kein Einwand.“

## Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 13. August 2012

Aus Sicht der Abteilung IV/SCH5 (Fachbereich Betrieb), ergibt sich zu dem vorgelegten vorläufigen Untersuchungsbericht nachstehende Einsichtsbemerkung:

**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 Niederösterreich.
- c) 3. Im Punkt „Verzeichnis der Regelwerke“ des vorläufigen Untersuchungsberichtes wäre die am Tag des Vorfalles aktuelle Fassung des Eisenbahngesetzes 1957 aufzunehmen.



## und deren Berücksichtigung

Litera	Anmerkung
a)	-
b)	-
c)	berücksichtigt