



ZUSAMMENPRALL ZUG 6422 MIT PKW

am 17. Juni 2012

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 16301
im Bf Winzendorf
EK km 10,439**

BMVIT-795.302-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 |
| 3. Beschreibung des Vorfalles..... | 12 |
| 4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen | 15 |
| 4.1. Verletzte Personen | 15 |
| 4.2. Sachschäden an Infrastruktur..... | 15 |
| 4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut | 15 |
| 4.4. Schäden an Umwelt..... | 15 |
| 4.5. Summe der Sachschäden | 15 |
| 4.6. Betriebsbehinderungen..... | 15 |
| 5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen | 16 |
| 6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse..... | 16 |
| 6.1. Aussage Tzfz Z 6422..... | 16 |
| 6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tfz | 17 |
| 6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA | 18 |
| 6.4. Zuglaufblatt Z 6422..... | 19 |
| 6.5. Lokalausweis durch die SUB | 20 |
| 7. Schlussfolgerungen | 21 |
| 8. Maßnahmen des IM | 21 |
| 9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten | 22 |
| 10. Ursache | 23 |
| 11. Berücksichtigte Stellungnahmen | 23 |
| 12. Sicherheitsempfehlungen..... | 24 |
| Auszug aus Bescheid vom 13. Jänner 2009 | 25 |
| Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen..... | 32 |

Verzeichnis der Regelwerke

| | |
|---------------|--|
| RL 2004/49/EG | „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ |
| EisbG | Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i.d.F. BGBl. I Nr. 25/2010 |
| UUG | Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl. 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 10,439 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich..... 9 |
| Abbildung 3 | Auszug aus VzG Strecke 16301 - Quelle IM..... 10 |
| Abbildung 4 | Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 – Quelle IM 10 |
| Abbildung 5 | Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 – Fahrplanmuster M 2812 – Quelle IM..... 11 |
| Abbildung 6 | Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 - Zuglaufblatt und Fahrplanmuster 140 - Quelle IM .. 11 |
| Abbildung 7 | Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 - Vorbemerkungen - Quelle IM 12 |
| Abbildung 8 | Auszug Lageplanskizze Bf Winzendorf - Quelle IM 12 |
| Abbildung 9 | Detailskizze der EK km 10,439 Niederösterreich Atlas- Quelle Land Niederösterreich 13 |
| Abbildung 10 | Ansicht des total zerstörten PKW - Quelle www.einsatzdoku.at..... 14 |
| Abbildung 11 | Tabelle „Verletzte Personen“ 15 |
| Abbildung 12 | Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tw 5022 034-0 – Quelle Traktionsleister 17 |
| Abbildung 13 | Schematische Lageskizze der EK – Quelle IM 18 |
| Abbildung 14 | Zuglaufblatt Z 6422 - Quelle IM..... 19 |
| Abbildung 15 | Einschaltung der EKSA durch den Tzfz 20 |
| Abbildung 16 | Die Fernbedienung der EKSA ist wirksam 20 |
| Abbildung 17 | Nach kurzer Zeit beginnt das EKÜS zu blinken 21 |
| Abbildung 18 | Ansicht des Baken-Paares "95 m" 22 |
| Abbildung 19 | Ansicht des Baken-Paares "45 m" 22 |
| Abbildung 20 | Einmündung der „Winzerstraße“ in die "Wiener Neustädter Straße" 23 |

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

| | |
|-------|--|
| BAV | Bundesanstalt für Verkehr |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| Bf | Bahnhof |
| DV | Dienstvorschrift |
| EK | Eisenbahnkreuzung |
| EKSA | Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage |
| EKÜS | EK - Überwachungssignal |
| ERA | European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur) |
| Hbf | Hauptbahnhof |
| IM | Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber) |
| La | Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten |
| NSA | National Safety Authority (Nationale Eisenbahn-Sicherheitsbehörde) |
| ÖBB | Österreichische Bundesbahnen |
| PI | Polizeiinspektion |
| PKW | Personenkraftwagen |
| SUB | Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene |
| RU | Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen) |
| Tfzf | Triebfahrzeugführer |
| Tw | Triebwagen / Triebzug |
| 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 25. Juni 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Unterlagen des IM eingelangt bis 19. Juni 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 25. Juni 2012 beantwortet.

Stellungnahmeverfahren vom 28. Juni 2012 bis 3. 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 3 UUG durchgeführt. Die Untersuchung durch die SUB erfolgte vor Ort.

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

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:

| Unternehmen / Stelle | Funktion |
|---|------------------------------------|
| Tfzf Z 6422 | Beteiligter |
| ÖBB-Infrastruktur AG | IM |
| ÖBB-Produktion GmbH | Traktionsleister VK des Tfz |
| ÖBB-Konzernbetriebsrat | Personalvertreter |
| ÖBB Personenverkehr AG | RU und VK der Reisezugwagen |
| Herr Landeshauptmann von Niederösterreich | Behörde |
| Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Behörde |
| PI Bad Fischau Brunn zu GZ. C1/9431/2012-Ehr | Exekutive |
| Staatsanwaltschaft Wiener Neustadt | Justiz |
| BMWfJ - Clusterbibliothek | Europäisches Dokumentationszentrum |

1. Zusammenfassung

Sonntag, 17. Juni 2012, um 15:08 Uhr, ereignete sich im Bf Winzendorf, auf der EK im km 10,439 (gesichert mit Lichtzeichenanlage) ein Zusammenprall zwischen Z 6422 und einem PKW.

Der Lenker des PKW 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

Sunday, June 17th, 2012, at 15:08 o'clock, a collision between the train 6422 and a car happened in station Winzendorf at the level crossing in km 10,439, (secured with level-crossing road signal).

The driver of the car was fatally injured.

The passengers and the train crew stayed unharmed.

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

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Sonntag, 17. Juni 2012, um 15:08 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur AG

- Strecke 16301 von Wiener Neustadt Hbf nach Bf Puchberg am Schneeberg
- Bf Winzendorf
- EK km 10,439

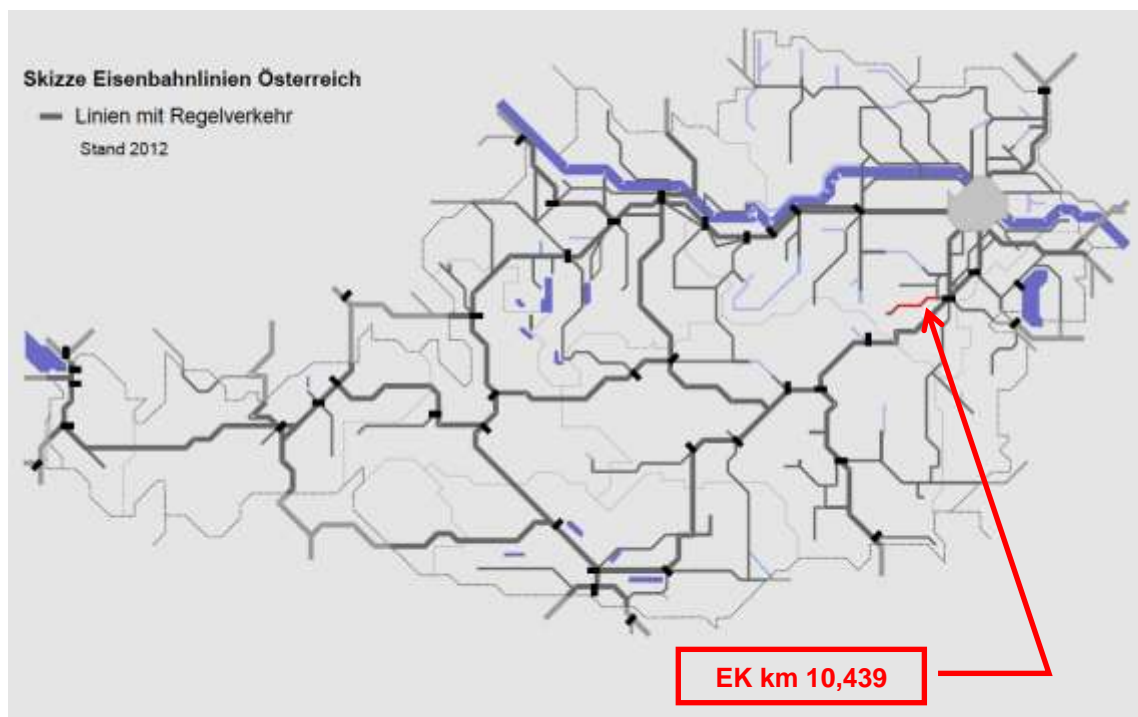


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, sonnig + 30 °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 10,439 liegt auf der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 16301 Wiener Neustadt Hbf – Bf Puchberg am Schneeberg und wird durch eine Lichtzeichenanlage gesichert. In Fahrtrichtung 2 (Z 6422) wird die EKSA während des vorgeschriebenen Halts der Züge mittels Fernbediengerät eingeschaltet. Die ordnungsgemäße Funktion der EKSA wird dem TzF durch ein EKÜS signalisiert.

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

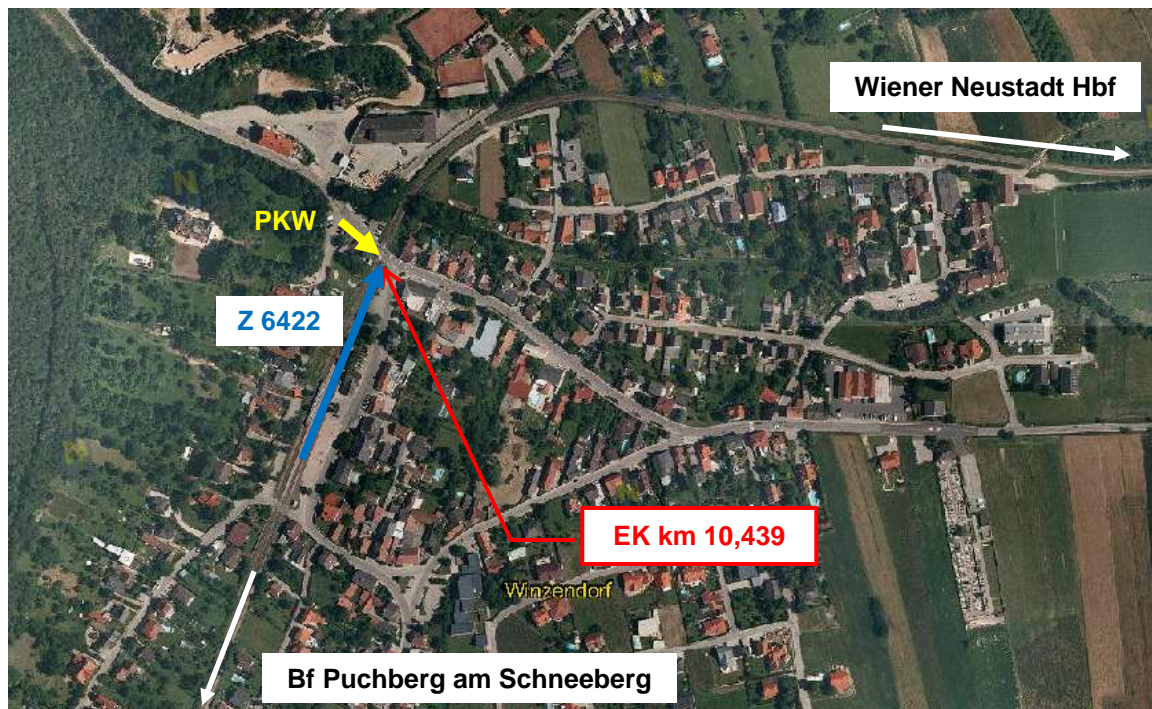


Abbildung 2 Lageskizze der EK km 10,439 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

R 6422 (Regionalzug)

Zuglauf: von Bf Puchberg am Schneeberg nach Wiener Neustadt Hbf

Zusammensetzung:

- 89 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
- 42 m Gesamtzuglänge
- Tw 95 81 5022 034-0
- Buchfahrplan Heft 440 des IM - Zuglaufblatt und Fahrplanmuster 140
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 80 km/h
Bremsleistung erforderlich 81 %
- Bremsleistung vorhanden 136 % (laut Zugdaten)
- durchgehend und ausreichend gebremst

Der Tw weist eine gültige Registrierung im Österreichischen Schienenfahrzeug-Einstellungsregister auf.

Besetzung:

15 Reisende

1 Tzf

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

Auszug aus VzG Strecke 16301

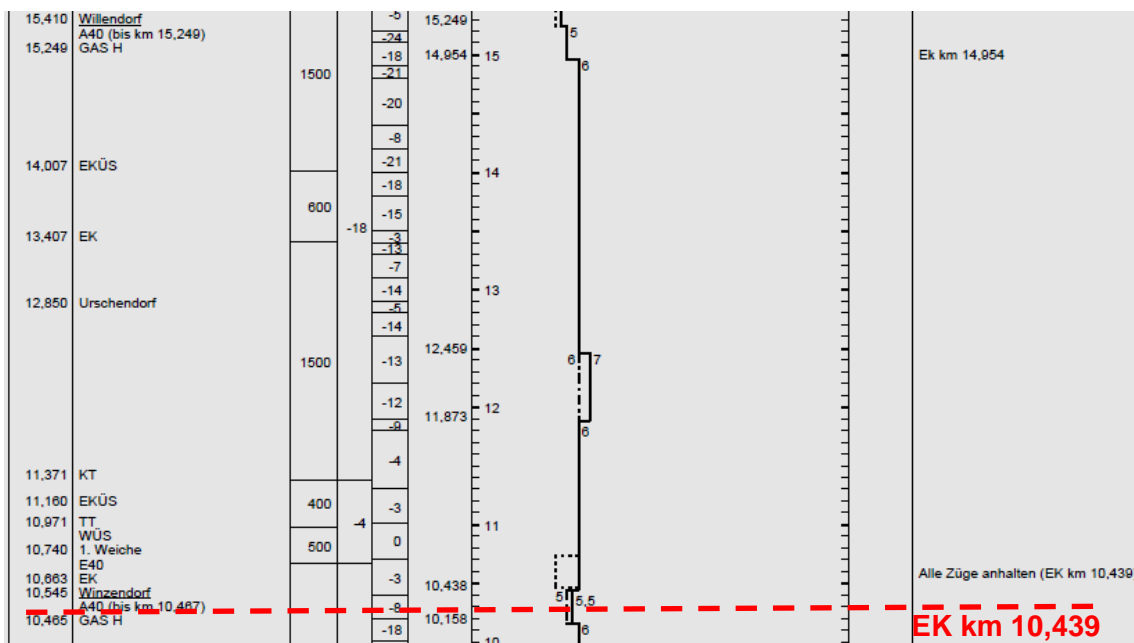


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 16301 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 55 km/h.

Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 440

BUCHFHRPLAN
Heft 440

Gültig vom 11. Dezember 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2012

Der Buchfahrplan enthält
alle Fahrpläne
der Strecken

Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg
(Leobersdorf-) Wittmannsdorf - Wöllersdorf - Gutenstein
(Wiener Neustadt Hbf-) Bad Fischau-B. - Wöllersdorf
(Wiener Neustadt Hbf-) Leobersdorf - Weißenbach-Neuhaus

Puchberg/Sch.-Wr. Neustadt Hbf (in Nb)

BT 281 a**)
**) Erhöhte Seitenbeschleunigung
Vmax = 110 km/h
Bhmax = 96 %

| Zug Nr. | Abfahrt | Verkehrt nach Fahrplannummer | Heft Seite | Ankunft | sonstige Besonderheiten |
|---------|---------|------------------------------|------------|---------|--------------------------------|
| R 6412 | 9.38 | 2812 | 99 | 10.23 | P Alternativfahrplan st A 6412 |
| R 6414 | 10.38 | 2812 | 99 | 11.23 | P Alternativfahrplan st A 6414 |
| R 6416 | 11.38 | 2812 | 99 | 12.23 | P Alternativfahrplan st A 6416 |
| R 6418 | 12.38 | 2812 | 99 | 13.23 | P Alternativfahrplan st A 6418 |
| R 6422 | 14.38 | 2812 | 99 | 15.23 | P Alternativfahrplan st A 6422 |
| R 6424 | 15.38 | 2812 | 99 | 16.23 | P Alternativfahrplan st A 6424 |
| R 6426 | 16.38 | 2812 | 99 | 17.23 | P Alternativfahrplan st A 6426 |
| R 6428 | 17.38 | 2812 | 99 | 18.23 | P Alternativfahrplan st A 6428 |
| R 6432 | 19.38 | 2812 | 99 | 20.23 | P Alternativfahrplan st A 6432 |

Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 – Quelle IM

BT 281 a**) Pub-Nb
**) Erhöhte Seitenbeschleunigung

| | | | | | |
|--------------------------------|---|----|--|------------|-------------------------------|
| M 2812 | | | Vmax = 110 km/h Bhmax = 96% - ZLF A - 79 - | | |
| 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 |
| | | 38 | 40 | 28.0 | Puchberg/Sch. A 40 |
| Zuglaufblatt und Muster 140 | | | | | |
| 15 | | 15 | 80 | 5.3 5.0 | - ZF ----- Bad Fischau-Br. |

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 – Fahrplanmuster M 2812 – Quelle IM

Gemäß Buchfahrplan Heft 440 – Fahrplanmuster M 2812 verkehrte Z 6422 im Streckenabschnitt zwischen Bf Puchberg am Schneeberg und Bf Bad Fischau-Brunn gemäß Zuglaufblatt und Fahrplanmuster 140.

BT 281 a**) Pub-Fib
**) Erhöhte Seitenbeschleunigung

| | | | | | |
|--------------|----|---|---|------|-----------------|
| M 140 | | | Vmax = 80 km/h Bhmax = 81% - ZLF A - 79 - | | |
| 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 |
| | | | 45 | 15.4 | Willendorf A 40 |
| | | | | 15.2 | |
| | | | 50 | | Urschendorf |
| | | | 60 | 14.9 | |
| | | | | 12.9 | |
| | | | 70 | 12.4 | Winzendorf A 40 |
| | | | | 11.9 | |
| | | | 60 | 10.5 | |
| | 1) | | 55 | 10.1 | EK km 10,439 |

Abbildung 6 Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 - Zuglaufblatt und Fahrplanmuster 140 - Quelle IM

1) Siehe Vorbemerkungen

Alle Fahrten haben unbedingt anzuhalten in der Richtung 2:

Puchberg am Schneeberg - Bad Fischau-Brunn:

- Für alle in Puchberg am Schneeberg ausgehenden Fahrten hat der Zgf (Tfzf, Kl-Führer) vor Ingangsetzen jeweils die Lichtzeichenanlage einzuschalten.
- in Winzendorf:
Der Zgf (Tfzf, Kl-Führer) schaltet jeweils die Lichtzeichenanlage ein.

Abbildung 7 Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 - Vorbemerkungen - Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 des IM - Zuglaufblatt und Fahrplanmuster 140 von Z 6422 betrug 55 km/h.

Geschwindigkeitseinschränkung durch La

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

Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle

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

3. Beschreibung des Vorfalles

Am 17. Juni 2012 sollte Z 6422 von Bf Puchberg am Schneeberg nach Wiener Neustadt Hbf geführt werden. Um 15:07 Uhr hielt Z 6422 im Bf Winzendorf. Nach dem Fahrgastwechsel wurde mit einer Fernbedienung die EKSA für die EK im km 10,439 aktiviert.

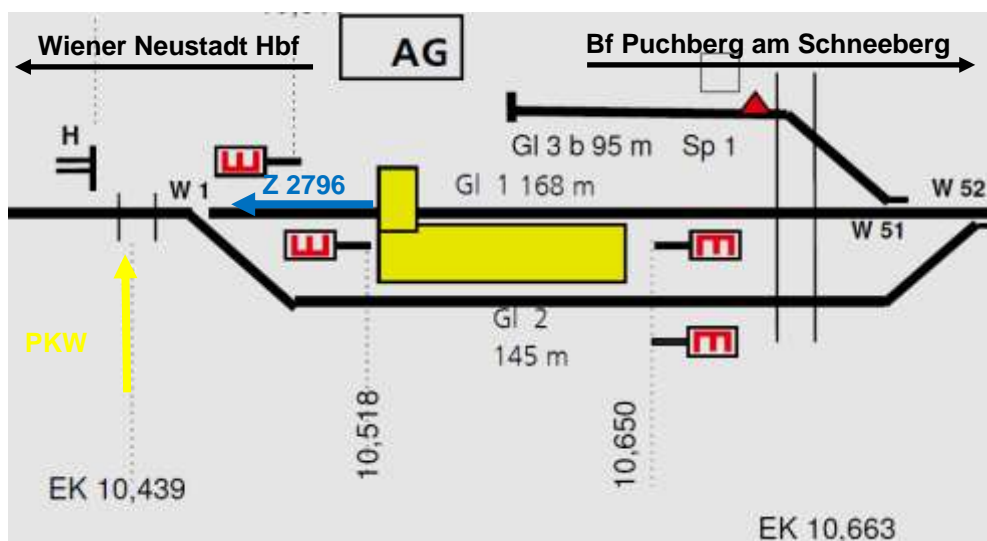


Abbildung 8 Auszug Lageplanskizze Bf Winzendorf - Quelle IM

Danach wurde Z 6422 in Bewegung gesetzt. Vom Stillstand von Z 6422 bis zur EK km 10,439 betrug die Entfernung ca. 50 m.

Der PKW näherte sich auf der Landeshauptstraße „LH 87“ aus westlicher Richtung kommend der ordnungsgemäß mit Lichtzeichen gesicherten EK im km 10,439 und versuchte diese trotz Rotlicht zu überqueren.

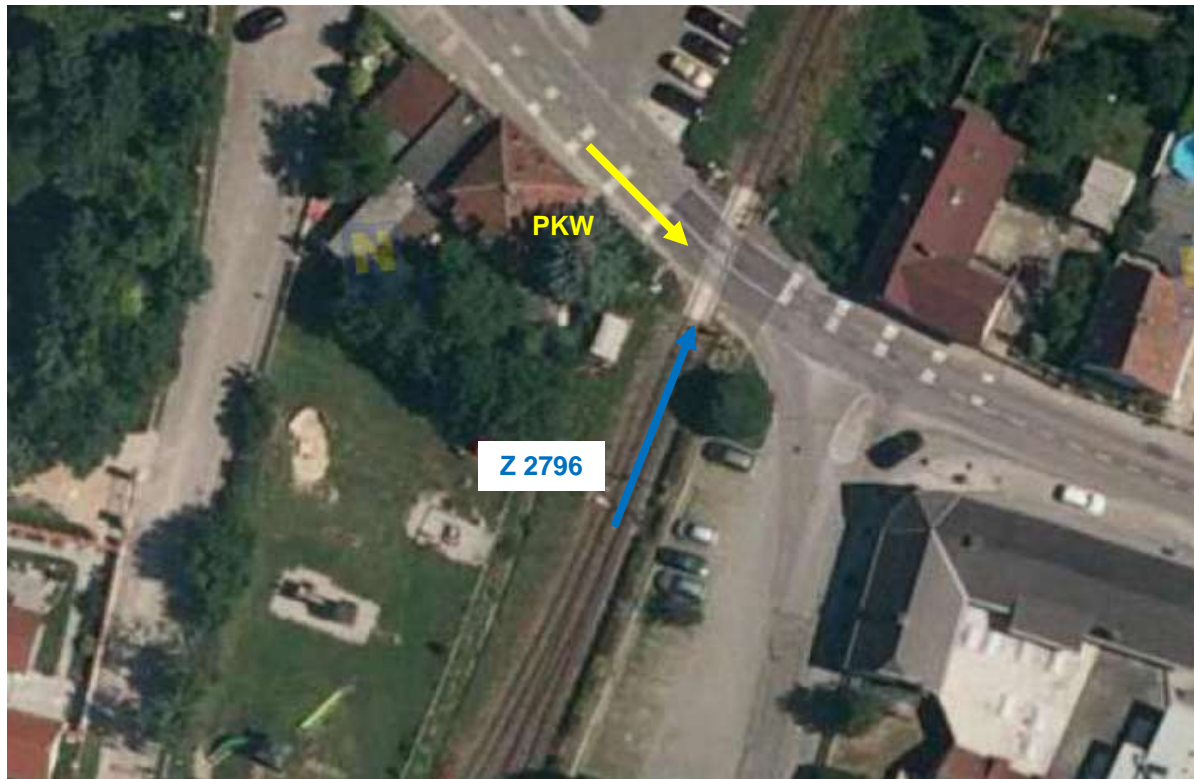


Abbildung 9 Detailskizze der EK km 10,439 Niederösterreich Atlas- Quelle Land Niederösterreich

Beim Erkennen des querenden PKW wurde von Z 6422 eine Schnellbremsung eingeleitet.

Der PKW wurde auf der EK vom Tw 95 81 5022 034-0 erfasst und bis km 10,400 mitgeschleift. Der Lenker wurde durch die Kollision mit Z 6422 tödlich verletzt.

Das Zugpersonal und die Reisenden blieben unverletzt.



Abbildung 10 Ansicht des total zerstörten PKW - Quelle www.einsatzdoku.at



Abbildung 10 Ansicht der beschädigten Frontpartie des Tw - Quelle www.einsatzdoku.at

4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen

4.1. Verletzte Personen

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

Abbildung 11 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Geringe Sachschäden an der Infrastruktur (EK-Sicherungstechnik).

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Am Tfz entstand erheblicher Sachschaden, am PKW entstand Totalschaden.

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden an Eisenbahnfahrzeugen und -infrastruktur wurde auf € 50 000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Bad Fischau-Brunn und Bf Winzendorf bis 17:15 Uhr.

Es kam zu Zugverspätungen und Zugausfällen im Personennahverkehr.

Ein Schienenersatzverkehr wurde eingerichtet.

5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU ÖBB-Personenverkehr AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
 - Tzfz Z 6422 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

6.1. Aussage Tzfz Z 6422

(Aufgenommen von der PI Bad Fischau-Brunn, gekürzt und sinngemäß)

Am 17. Juni 2012 wurde Z 6422 von Bf Puchberg am Schneeberg nach Wiener Neustadt Hbf geführt.

Um 15:07 Uhr hielt Z 6422 im Bf Winzendorf. Nach dem Fahrgastwechsel wurde mit einer Fernbedienung die EKSA für die EK im km 10,439 aktiviert. Nach ca. 20 Sekunden blinkte ein gelber Leuchtmelder (Anmerkung SUB: EKÜS „EK BEFAHREN ERLAUBT“ – die EK gebietet dem Straßenverkehr durch Rotlicht „HALT“).

Danach wurden beim TW 5022-034-0 die Türen verriegelt; dadurch konnte Z 6422 in Bewegung gesetzt werden.

Vom Stillstand von Z 6422 bis zur EK km 10,439 betrug die Entfernung ca. 50 m.

Ca. 10 m vor der EK, Z 6422 fuhr mit ca. 30 km/h, wurde ein von links kommender PKW wahrgenommen, dem ein rechtzeitiges Anhalten vor der EK nicht mehr möglich war. Es wurde sofort eine Schnellbremsung eingeleitet.

Trotz dieser Maßnahme konnte der Zusammenprall nicht verhindert werden, der PKW wurde von Z 6422 auf der rechten Seite erfasst und einige Meter mitgeschleift.

6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tfz

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung von Z 6422 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

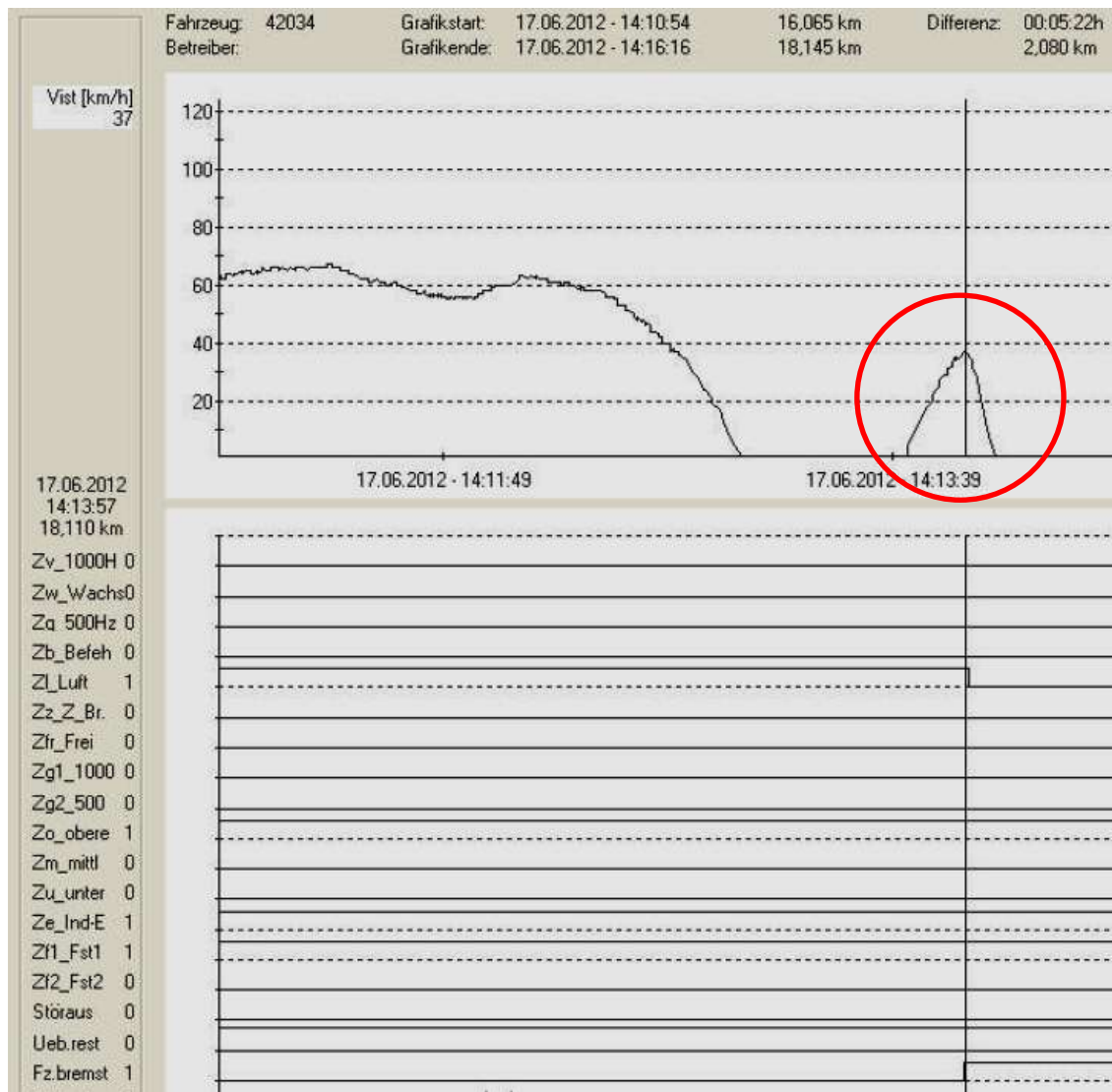


Abbildung 12 Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tw 5022 034-0 – Quelle Traktionsleister

Auswertung des Traktionsleisters:

Schnellbremsung registriert bei $V = 37 \text{ km/h}$

Die registrierte Uhrzeit entsprach ca. MEZ (=“Winterzeit“).

Die zulässige Geschwindigkeit wurde von Z 6422 eingehalten.

6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA

| | | | | |
|----|------|----|----------------|-------------------|
| 05 | St1 | +1 | | 17.06.12 13:51:58 |
| 19 | EinB | +1 | | 17.06.12 14:05:56 |
| 09 | GRÜ | +1 | | 17.06.12 14:05:56 |
| 05 | St1 | +0 | <i>Steller</i> | 17.06.12 14:05:56 |
| 10 | GRÜ | +1 | | 17.06.12 14:06:00 |
| 09 | GRÜ | +0 | | 17.06.12 14:06:01 |
| 16 | X16 | +1 | <i>EKÜS</i> | 17.06.12 14:06:15 |
| 16 | X16 | +0 | | 17.06.12 14:06:45 |
| 18 | AusA | +1 | # | 17.06.12 14:06:45 |
| 22 | AusC | +1 | # | 17.06.12 14:06:46 |
| 22 | AusC | +0 | | 17.06.12 14:07:00 |
| 07 | GR | +1 | <i>x GR</i> | 17.06.12 14:07:00 |
| 19 | EinB | +0 | | 17.06.12 14:07:00 |
| 09 | GRÜ | +0 | | 17.06.12 14:07:00 |
| | | +0 | | 17.06.12 14:07:00 |
| | | +0 | | 17.06.12 14:07:00 |

Abbildung 13 Schematische Lageskizze der EK – Quelle IM

Die registrierte Uhrzeit entspricht MEZ (= Winterzeit) – 2 Minuten.

Die Auswertung des EK-Stellungsschreiber wurde der SUB zur Verfügung gestellt. Die Auswertung ergab, dass die EKSA zum Zeitpunkt des Zusammenpralls tauglich war und durch Rotlicht an der Lichtzeichenanlage dem Straßenverkehr „HALT“ geboten hat.

6.4. Zuglaufblatt Z 6422

1) Der Zgf (Tfzf) schaltet die EKSA ein.
ZLF A-79 So, 17.06.2012 17/30

| ZUGLAUFBLATT | | | Fahrplanmuster 140 <i>Puchberg/Sch. - Bad Fischau-Br.</i> <i>9.2.11 m 11.00 Fahrzeuge von Puchberg bis Feib</i> <i>..... m Fahrzeuge von bis</i> | | | R 6422 | |
|-------------------------|-----------|----------|--|------|-------------------|------------------|--------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| An-kunft | Ein-fahrt | Ab-fahrt | Betriebsstellen | GPS | Fahrerlaubnis bis | Zuglaufmeldungen | x ⊕ |
| | 1) | 14.38 | Puchberg/Sch. A 40 | | GPS ein? ▲ | | |
| | X | 40 | Pfennigbach | | ↓ <i>Win</i> | | |
| | X | 46 | Grünbach Kohlenwerk | | | | |
| | X | 48 | Grünbach Schule | | | | |
| | X | 50 | Grünbach/Sch. A 40 | 2503 | | | |
| | X | 55 | Unter Höflein | | | | |
| | X | 57 | Rothengrub | | | | |
| 14.59 | | 15.01 | Willendorf A 40 | 2502 | ● ▲ | | X 6421 |
| | X | 04 | Urschendorf | | ↓ <i>Win</i> | | |
| 15.07 | 1) | 08 | Winzendorf A 40 | 2501 | | | |
| | X | 13 | Brunn/Schneebergb. | | ↓ <i>Win</i> | <i>Wiederuf</i> | |
| 15.15 | | 15.15 | Bad Fischau-Br. | 2500 | | | |

V5-01 Zuglaufblatt

Wiederuf Winzendorf -
Bad Fischau Brunn

Abbildung 14 Zuglaufblatt Z 6422 - Quelle IM

Das Zuglaufblatt von Z 6422 zeigt regelwerkskonforme Eintragungen.

6.5. Lokalausweis durch die SUB

Am 25. Juni 2012 erfolgte durch die SUB ein Lokalausweis vor Ort.

Dabei wurde die Funktionsweise der Eischaltung der EKSA der EK km 10,439 überprüft:



Abbildung 15 Einschaltung der EKSA durch den Tzfz



Abbildung 16 Die Fernbedienung der EKSA ist wirksam



Abbildung 17 Nach kurzer Zeit beginnt das EKÜS zu blinken

7. Schlussfolgerungen

Z 6422 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

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

8. Maßnahmen des IM

Keine

9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Die in Fahrtrichtung des PKW aufgestellten Gefahrenzeichen „BAKEN“ mit 2 und 3 Balken weisen trotz unterschiedlicher Entfernung der Baken-Paare von der EK die gleichen Entfernungsangaben auf.



Abbildung 18 Ansicht des Baken-Paares "95 m"



Abbildung 19 Ansicht des Baken-Paares "45 m"

Bei der Einmündung der „Winzerstraße“ (eine Sackgasse) in die „Wiener Neustädter Straße“ ist kein Gefahrenzeichen "BAHNÜBERGANG OHNE SCHRANKEN" mit einer Zusatztafel „PFEIL“ (nach links) angebracht.



Abbildung 20 Einmündung der „Winzerstraße“ in die "Wiener Neustädter Straße"

10. Ursache

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

11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage

12. Sicherheitsempfehlungen

| Punkt Laufende Jahres- nummer | Sicherheitsempfehlungen | richtet sich an |
|--|---|---|
| 12.1 A-2012/069 | Überprüfung, ob eine Evaluierung der EK erfolgen muss. Dies umfasst insbesondere die Situierung der technischen Einrichtungen und Straßenverkehrszeichen bzw. Signale (z.B. Aufstellungspunkte, Sichtbarkeit der Einrichtungen, Haltelinien udgl.). | Landeshauptmann von Niederösterreich |

Wien, am 23. 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: Auszug aus Bescheid vom 13. Jänner 2009
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Auszug aus Bescheid vom 13. Jänner 2009

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Verkehrsrecht
Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005

In Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb
der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

am 15. Jan. 2009



| | | | |
|---------------------|---------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| RU6-E-2766/001-2008 | Bearbeiter Mag. Steinkellner | (027 42) 9005 Durchwahl 12902 | Datum 13. Jänner 2009 |
|---------------------|---------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|

Betrifft

Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg Eisenbahnkreuzung in km 10,439 mit
der Landesstraße 87 in Winzendorf, Verhandlungsschrift - Versendung

Die am 1. Dezember 2008 in Winzendorf aufgenommene Verhandlungsschrift des Amtes
der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, wird zur Kenntnis und weiteren Ver-
wendung übermittelt.

Ergeht an:

3. **ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, IS-Technik - Region Ost, Laxenburgerstraße 2,
1100 Wien**

1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Verkehrs-
Arbeitsinspektorat, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
2. ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Leit- und Sicherheitstechnik, Praterstern 3-4, 1020 Wien
4. Abteilung Landesstraßenfinanzierung und -verwaltung

Für den Landeshauptmann

Mag. Steinkellner

elektronisch unterfertigt

RU6-E-2766/001-2008

Betrifft:

ÖBB Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, Eisenbahnkreuzung
in km 10,439 mit der L 87 in Winzendorf, Antrag gemäß § 49 Abs. 2 EisbG

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am
1. Dezember 2008 in Winzendorf

Beginn der Verhandlung: 14:00 Uhr

A) Anwesend

als Verhandlungsleiter

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik- und -betrieb

Verkehrs-Arbeitsinspektorat

GR der Marktgemeinde Winzendorf-
Mutmannsdorf

GGR der Marktgemeinde Winzendorf-
Mutmannsdorf

GR der Marktgemeinde Winzendorf-
Mutmannsdorf

als Vertreter der ÖBB Infrastruktur Bau AG –
Basisinvestition

als Vertreter der ÖBB Infrastruktur Bau AG –
Basisinvestition

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG -
IS-Technik – Ost

Abteilung Landesstraßenfinanzierung und –
verwaltung

B) Gegenstand

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat den Antrag auf Entscheidung über die zukünftige Art der Sicherung gem. § 49 Abs. 2 EISbG 1957 bei der Eisenbahnkreuzungen in km 10,439 der ÖBB Strecke Wr. Neustadt – Puchberg gestellt.

Begründet wurde das Ansuchen damit, dass die Marktgemeinde Winzendorf beabsichtigt, beidseitig der Eisenbahnkreuzung Gehwege zu errichten. Durch dieses Vorhaben ist es erforderlich die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage umzugestalten.

Gegenstand der Verhandlung ist das oben aufgezeigte Vorhaben.

C) Allgemeines

Mit Kundmachung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 12. November 2008, RU6-E-2766/001-2008, wurde die Verhandlung für den heutigen Tag anberaumt.

Schriftliche Einwendungen sind nicht eingelangt.

D) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahn- und Verkehrstechnik:

Befund:

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung liegt in der Gemeinde Winzendorf und ist derzeit durch eine halbautomatische Lichtzeichenanlage gesichert (Bescheid des BMVIT vom 27.03.1990, 226.817-2-II/21-1990).

Die Frequenz in 24 Stunden auf der Schiene beträgt durchschnittlich 35 Züge, auf der Straße durchschnittlich 3000 KFZ. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt in beiden Fahrrichtungen 60 km/h.

An der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung werden auf beiden Straßenseiten der L 87 Gehsteige errichtet. Die Fahrbahnbreite auf der L 87 wird im Bereich der EK mit ca. 6,5 m ausgeführt.

Bei der Realisierung des vorliegenden Umbaues der Eisenbahnkreuzung ist die derzeitige Sicherung durch eine halbautomatische LZA weiterhin beizubehalten.

Die Aufstellung der Signalgeber und der Andreaskreuze hat außerhalb des Lichtraumes für die Fußgänger zu erfolgen. Ebenfalls ist das Lichtraumprofil der Straße freizuhalten und die Signalgeber bzw. die Andreaskreuze sind mind. 30 cm vom Fahrbahnrand entfernt anzuordnen.

Hingewiesen wird, dass derzeit aufgestellte Verkehrszeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ auf der Bahnstraße verwittert und daher zu erneuern ist. *Gem. 17. März 2*

Erklärungen:

VAI:

Die Vorschreibungen des ASV sind einzuhalten, sonst stehen dem Vorhaben keine Arbeitnehmerschutzvorschriften entgegen.

Die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG:

Die Vertreter der Antragstellerin stimmen dem Verhandlungsergebnis zu.

Die Erneuerung des Verkehrszeichens wird veranlasst.

Für die Errichtung der beiden Gehwege im Bauverbotsbereich der Bahn ist die Zustimmung gem. Eisenbahngesetz § 42 bei der ÖBB – Immobilien GmbH zu erwirken.

Abteilung Landesstraßenverwaltung:

Das Verhandlungsergebnis wird zur Kenntnis genommen. Da es sich um sog. Nebenanlagen einer Landesstraße handelt, werden keine Kosten übernommen.

Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

B e s c h e i d

Der Landeshauptmann von NÖ entscheidet wie folgt:

S p r u c h

1.)

Die Eisenbahnkreuzung in km 10,439 der ÖBB Strecke Wr. Neustadt – Puchberg ist gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage zu sichern.

Rechtsgrundlage:

§ 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 idgF

2)

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von € 37,80 (4 halbe Stunden x € 9,45) innerhalb von zwei Wochen ab Zustellung der schriftlichen Ausfertigung mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlage:

§ 77 AVG, § 1 der Landes-Kommissionsgebührenverordnung 1976

B e g r ü n d u n g

Wie die Sicherung einer Eisenbahn vorgenommen werden kann, bestimmt § 2 Abs. 2 EKVO, wobei die in Frage kommende Ausgestaltung der einzelnen Sicherungsarten in der EKVO noch näher geregelt wird (z. B. Ankündigungsart des Schließens von

Schranken nach § 8 Abs. 5 EKVO; siehe VwGH vom 8. Juli 1992, ZI. 91/03/0093). Hiezu darf auch auf die Ausführungen zu den Bestimmungen des § 49 Abs. 2 in der im Verlag Linde erschienenen kommentierten Ausgabe des Eisenbahngesetzes (*Catharin in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz (2007) 398 ff*) verwiesen werden. Falls aufgrund der Festlegung der Sicherungsart nach § 49 Abs. 2 EisebG eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich ist, hat das Eisenbahnunternehmen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens gemäß § 31 ff EisebG Entwurfsunterlagen im Sinne des § 31a EisebG vorzulegen.

Einer jüngsten Berufungsentscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist zu entnehmen, dass sich die Entscheidung der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EisebG auf die von der EKVO vorgegebenen Sicherungsmöglichkeiten zu beschränken hat.

D. h. alle weiteren, im Gutachten des ASV angesprochenen Fragen betreffend die Art der Ein- und Ausschaltung der ggst. Lichtzeitanlage, die Anzahl der Signalgeber, die konkrete Situierung in Bezug auf die Gleisanlage, die Errichtung eines durchgehenden, in die Sicherungsanlage mit einzubeziehenden Gehsteiges über die Eisenbahnkreuzung und die Anordnung von Straßenverkehrs (Gefahrenzeichen), stellen keinen Gegenstand der Entscheidung gem. § 49 Abs. 2 EisebG mehr dar, sondern sind vielmehr Fragen der baulichen Gestaltung.

Die bauliche Umsetzung ist in der Regel ein gem. § 36 EisebG genehmigungsfreies Eisenbahnbauprojekt, sofern keine fremden Rechte berührt werden, die auch vom Eisenbahngesetz geschützt werden!

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Es besteht das Recht, gegen den Bescheid Berufung einzulegen. Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, mit Telefax, im Wege automatisierter Datenübertragung oder in jeder anderen technischen möglichen Weise beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden,

- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat),
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt € 13,20.

Für den Landeshauptmann
Mag. Steinkellner

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die diese Verhandlungsschrift nicht am Schluss unterfertigten, haben sich nach ihrer Erklärung bzw. ohne Einwände vor Schluss der Verhandlung entfernt.

Ende der Verhandlung: 16.00 Uhr

Dauer der Verhandlung: 4 halbe Stunden (2 Amtsorgane)

Unterschriften:

Mag. Steinkellner e.h.

Unterschriften unleserlich

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 30. Juli 2012

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

Abteilung IV/SCH5:

Fachbereich Betrieb:

- a) 1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- b) 2. Die behördliche Zuständigkeit dieser Bahnstrecke, ausschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, obliegt dem Landeshauptmann Niederösterreich.
- c) 3. Im Punkt 2.7 des vorläufigen Untersuchungsberichtes ist die Bezeichnung „Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 430“ auf „Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 440“ zu ändern.
- d) 4. Im Punkt 2.7 des vorläufigen Untersuchungsberichtes ist im betreffenden Streckenabschnitt gemäß VZG eine V_{max} von 50 km/h (Abbildung 3) und gemäß Zuglaufblatt M140 eine V_{max} von 55 km/h (Abbildung 6) angeführt. Im ggstl. Bericht ist nicht angeführt worin sich diese Differenz begründet.
- e) 5. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.1 ist an den Landeshauptmann Niederösterreich als zuständige Behörde gerichtet und von diesem umzusetzen.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- f) Der vorläufige Unfalluntersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.

Wien, am 30. Juli 2012

und deren Berücksichtigung

| Litera | Anmerkung |
|--------|-----------------------------|
| a) | - |
| b) | - |
| c) | berücksichtigt - berichtigt |
| d) | berücksichtigt - berichtigt |
| e) | - |
| f) | - |