



ZUSAMMENPRALL ZUG 6423 MIT PKW

am 4. Juli 2012

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 16301
zwischen Bf Grünbach am Schneeberg
und Bf Puchberg am Schneeberg
EK km 26,618**

BMVIT-795.308-IV/BAV/UUB/SCH/2012

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

Untersuchungsbericht

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem mit 1. Jänner 2006 in Kraft getretenen Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz BGBl. I Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl. I Nr. 40/2012) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schifffahrtsgesetz und das Kraftfahrgesetz 1967 geändert werden, sowie auf Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 29. April 2004. Zweck der Untersuchung ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Vorfalles zur Verhütung künftiger Vorfälle. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung. Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Ohne schriftliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr darf dieser Bericht nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

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

Inhalt

Seite

Verzeichnis der Regelwerke	2
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU.....	2
Verzeichnis der Abbildungen	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	3
Untersuchungsverfahren	3
Vorbemerkungen.....	4
Empfänger	4
1. Zusammenfassung.....	5
2. Allgemeine Angaben	5
2.1. Zeitpunkt.....	5
2.2. Örtlichkeit.....	5
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse	6
2.4. Behördenzuständigkeit	6
2.5. Örtliche Verhältnisse.....	6
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt	7
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten	8
3. Beschreibung des Vorfalls	10
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen	12
4.1. Verletzte Personen	12
4.2. Sachschäden an Infrastruktur.....	12
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut.....	13
4.4. Schäden an Umwelt.....	13
4.5. Summe der Sachschäden	13
4.6. Betriebsbehinderungen.....	13
5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen.....	13
6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse	13
6.1. Aussage Tzfz Z 6423.....	13
6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzfz	14
6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA	15
6.4. Lokalausweis durch die SUB.....	16
7. Schlussfolgerungen.....	16
8. Maßnahmen des IM	17
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten.....	17
10. Ursache.....	17
11. Berücksichtigte Stellungnahmen	17
12. Sicherheitsempfehlungen.....	17
Auszug aus Bescheid vom 6. Mai 1999	18
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. 50/2012
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
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl. II Nr. 216/2012

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 6
Abbildung 2	Lageskizze der EK km 26,618 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich 7
Abbildung 3	Auszug aus VzG Strecke 16301 - Quelle IM 8
Abbildung 4	Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 – Quelle IM 8
Abbildung 5	Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 – Fahrplanmuster M 2807 – Quelle IM 9
Abbildung 6	Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 - Zuglaufblatt und Fahrplanmuster 141 - Quelle IM 9
Abbildung 7	Detailskizze der EK km 26,618 Niederösterreich Atlas- Quelle Land Niederösterreich 10
Abbildung 8	Ansicht des total zerstörten PKW - Quelle www.einsatzdoku.at 11
Abbildung 9	Ansicht der beschädigten Frontpartie des Tw - Quelle www.einsatzdoku.at 12
Abbildung 10	Tabelle „Verletzte Personen“ 12
Abbildung 11	Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tw 5022 055-5 – Quelle Traktionsleister 14
Abbildung 12	Auswertung des Stellungsschreibers der EK – Quelle IM..... 15
Abbildung 13	Ansicht 1 der EK in Fahrtrichtung des PKW 16
Abbildung 14	Ansicht 2 der EK in Fahrtrichtung des PKW 16

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
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 10. Juli 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Unterlagen des IM eingelangt bis 11. Juli 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 11. Juli 2012 beantwortet.

Stellungnahmeverfahren vom 17. Juli 2012 bis 22. 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 Stenogrammverfahren mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen.

Gemäß Art 25 Z 2 der RL 2004/49/EG werden Sicherheitsempfehlungen an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind (siehe Art 25 Z 3 der RL 2004/49/EG).

Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
Tfzf Z 6423	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
PI Puchberg am Schneeberg zu GZ. C1/11265/2012-Po	Exekutive
Staatsanwaltschaft Wiener Neustadt	Justiz
BMWFJ-Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Mittwoch, 4. Juli 2012, um 16:23 Uhr, ereignete sich zwischen Bf Grünbach am Schneeberg und Bf Puchberg am Schneeberg, auf der EK im km 26,618 (gesichert mit Lichtzeichenanlage) ein Zusammenprall zwischen Z 6423 und einem PKW.

Der Lenker des PKW wurde tödlich verletzt. Die im PKW mitfahrende Person wurde schwer verletzt.

Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

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

Summary

Wednesday, 4th July, 2012, at 16:23 o'clock, a collision between the train 6423 and a car occurred between station Grünbach am Schneeberg and station Puchberg am Schneeberg at the level crossing in km 26,618, (secured with level-crossing road signal).

The driver of the car was fatally injured. A person ride in the car was seriously 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

Mittwoch, 4. Juli 2012, um 16:23 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

- Strecke 16301 von Wiener Neustadt Hbf nach Bf Puchberg am Schneeberg
- zwischen Bf Grünbach am Schneeberg und Bf Puchberg am Schneeberg
- EK km 26,618

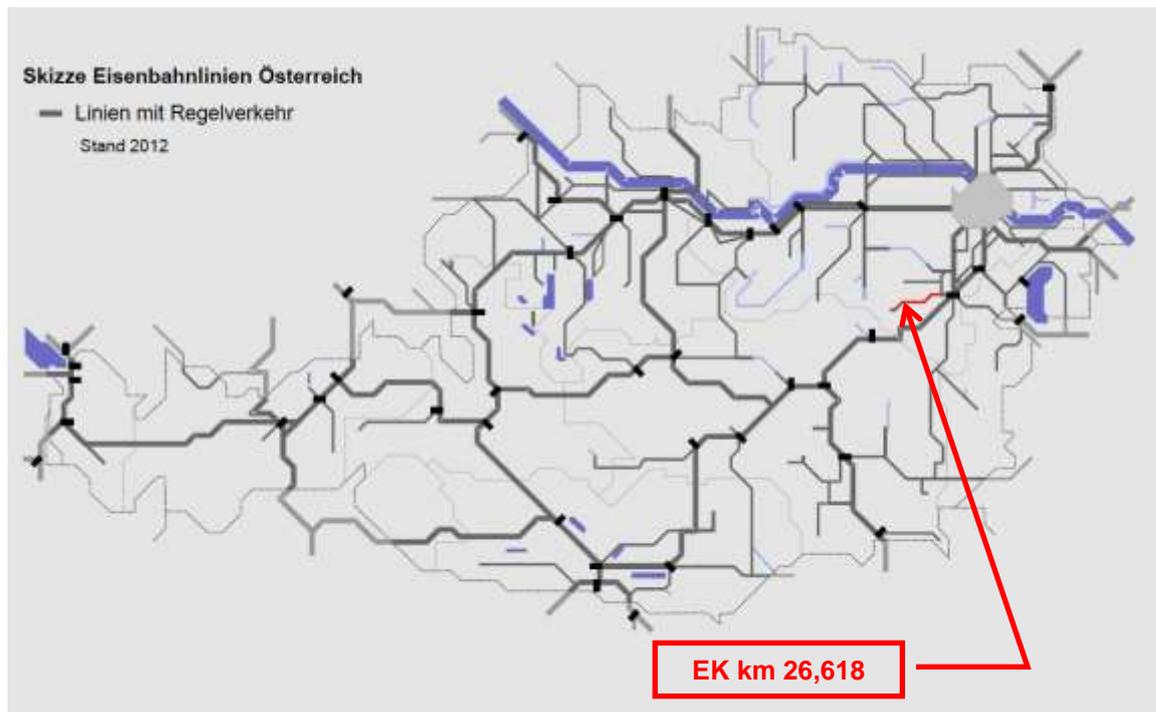


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

bedeckt + 28 °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 26,618 mit der Landeshauptstraße LH 138 „Ascherstraße“ liegt auf der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 16301 Wiener Neustadt Hbf – Bf Puchberg am Schneeberg und wird durch eine Lichtzeichenanlage gesichert.

Unmittelbar nach der EK befindet sich im km 26,654 eine weitere mittels Lichtzeichenanlage gesicherte EK mit der Bundesstraße B 26 „Puchberger Straße“

Die Sicherung beider EK erfolgt zusammengefasst durch eine EKSA.

Bescheidgemäß sind vor beiden EK keine Gefahrenzeichen „BAHNÜBERGANG OHNE SCHRANKEN“ vorhanden.

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

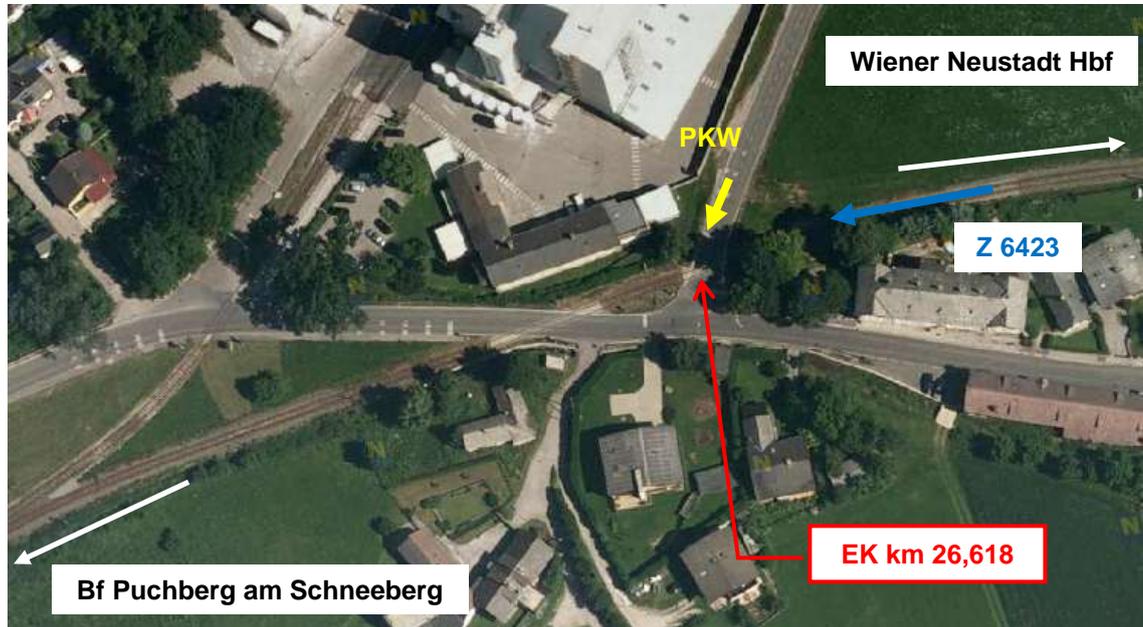


Abbildung 2 Lageskizze der EK km 26,618 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

R 6423 (Regionalzug)

Zuglauf: von Wiener Neustadt Hbf nach Bf Puchberg am Schneeberg

Zusammensetzung:

- 89 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
- 42 m Gesamtzuglänge
- Tw 95 81 5022 055-5
- Buchfahrplan Heft 440 des IM - Fahrplanmuster 2807, Zuglaufblatt und Muster 143
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 70 km/h
Bremsleistung erforderlich 90 %
- Bremsleistung vorhanden 136 % (laut Zugdaten)
- durchgehend und ausreichend gebremst

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

Besetzung:

8 Reisende
1 Tzf

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

Auszug aus VzG Strecke 16301

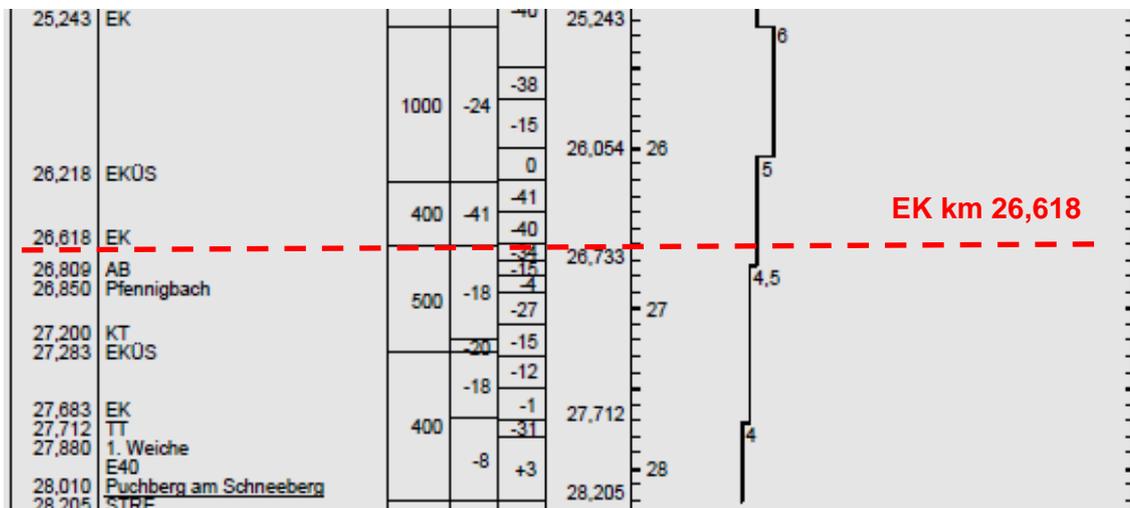


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 16301 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 50 km/h.

Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 440

BUCHFAHRPLAN		Wr. Neustadt Hbf (in Nb)-Puchberg/Sch.					
Heft 440		BT 280 a					
Gültig vom 11. Dezember 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2012		Vmax = 90 km/h Bhmax = 90 %					
Der Buchfahrplan enthält alle Fahrpläne der Strecken		Zug Nr.	Abfahrt	Verkehrt nach Fahrplanmuster	Heft Seite	Ankunft	sonstige Besonderheiten
Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg (Leobersdorf-) Wittmannsdorf - Wöllersdorf - Gutenstein (Wiener Neustadt Hbf-) Bad Fischau-B.- Wöllersdorf (Wiener Neustadt Hbf-) Leobersdorf - Weißenbach-Neuhaus		A 6401	0.38	2803	93	1.23	P Ist Alternativfahrplan für R 6401
		A 6407	7.37	2807	95	8.23	P Ist Alternativfahrplan für R 6407
		A 6411	9.37	2807	95	10.23	P Ist Alternativfahrplan für R 6411
		A 6415	11.37	2807	95	12.23	P Ist Alternativfahrplan für R 6415
		A 6417	12.37	2807	95	13.23	P Ist Alternativfahrplan für R 6417
		A 6419	13.37	2807	95	14.23	P Ist Alternativfahrplan für R 6419
		A 6421	14.37	2807	95	15.23	P Ist Alternativfahrplan für R 6421
		A 6423	15.37	2807	95	16.23	P Ist Alternativfahrplan für R 6423

Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 – Quelle IM

BT 280 a Nb-Pub					
M 2807			Vmax = 90 km/h Bhmax = 90% - GSM-R - A -		
4	5	6	1	2	3
				5.0	
	45		46	70	5.3
Zuglaufblatt und Muster 143			- ZLF A - 79 - Bad Fischau-Br.		
	23			40	28.0
			Puchberg/Sch.		

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 – Fahrplanmuster M 2807 – Quelle IM

Gemäß Buchfahrplan Heft 440 – Fahrplanmuster M 2807 verkehrte Z 6423 im Streckenabschnitt zwischen Bf Bad Fischau-Brunn und Bf Puchberg am Schneeberg gemäß Zuglaufblatt und Muster 143.

BT 280 a Fib-Pub					
M 143			Vmax = 70 km/h Bhmax = 90% - ZLF A - 79 -		
4	5	6	1	2	3
				25.3	
			60	26.0	
			50	26.7	EK km 26,618
			45	26.8	AB
				26.9	Pfennigbach
			40	27.7	
				28.0	Puchberg/Sch.

Abbildung 6 Auszug aus Buchfahrplan Heft 440 - Zuglaufblatt und Muster 143 - Quelle IM

Die zulässige Fahrplangeschwindigkeit von Z 6423 betrug gemäß Buchfahrplan Heft 440 50 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 Vorfalls

Am 4. Juli 2012 sollte Z 6423 von Wiener Neustadt Hbf nach Bf Puchberg am Schneeberg geführt werden.

Die Geschwindigkeit von Z 6423 betrug vor der EK km 26,618 ca. 46 km/h.

Der PKW näherte sich auf der Landeshauptstraße „LH 138“ (Ascherstraße) aus nördlicher Richtung (Miesenbach) kommend der ordnungsgemäß mit Lichtzeichen gesicherten EK im km 26,618, hielt kurz an und versuchte diese trotz Rotlicht zu überqueren.



Abbildung 7 Detailskizze der EK km 26,618 Niederösterreich Atlas- Quelle Land Niederösterreich

Beim Erkennen des querenden PKW wurde von Z 6423 eine Schnellbremsung eingeleitet.

Der PKW wurde auf der EK vom Tw 95 81 5022 055-5 erfasst, ca. 20 m mitgeschleift und wieder auf die Fahrbahn der Bundesstraße „B 26“ geschleudert. Lenker und Beifahrer wurden durch die Kollision mit Z 6423 schwer verletzt.

Das Zugpersonal und die Reisenden blieben unverletzt.

Der Lenker wurde mit dem Hubschrauber C3 in das Sozialmedizinische Zentrum Ost und der Beifahrer wurde mit dem Notarzt in das Landesklinikum Wiener Neustadt eingeliefert.

Laut einer Aussendung der Sicherheitsdirektion Niederösterreich verstarb der Lenker auf Grund seiner schweren Verletzungen.



Abbildung 8 Ansicht des total zerstörten PKW - Quelle www.einsatzdoku.at



Abbildung 9 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	1	-
Unbefugte Personen Unauthorised Persons	<input checked="" type="checkbox"/>			
Andere Personen Other	<input checked="" type="checkbox"/>			

Abbildung 10 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Geringe Sachschäden an der Infrastruktur.

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Am Tfz entstanden geringe Sachschäden, 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 € 10 000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Willendorf und Bf Puchberg am Schneeberg bis 17:50 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)
 - Tfzf Z 6423 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. **Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse**

6.1. Aussage Tfzf Z 6423

(gekürzt und sinngemäß)

Am 4. Juli 2012 wurde Z 6423 von Wiener Neustadt Hbf nach Bf Puchberg am Schneeberg geführt.

Ein von links kommender PKW hielt vor der gesicherten EK km 26,618 an. Als der PKW plötzlich in die EK einfuhr wurde dieser von Z 6423 trotz eingeleiteter Schnellbremsung frontal erfasst.

6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung von Z 6423 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

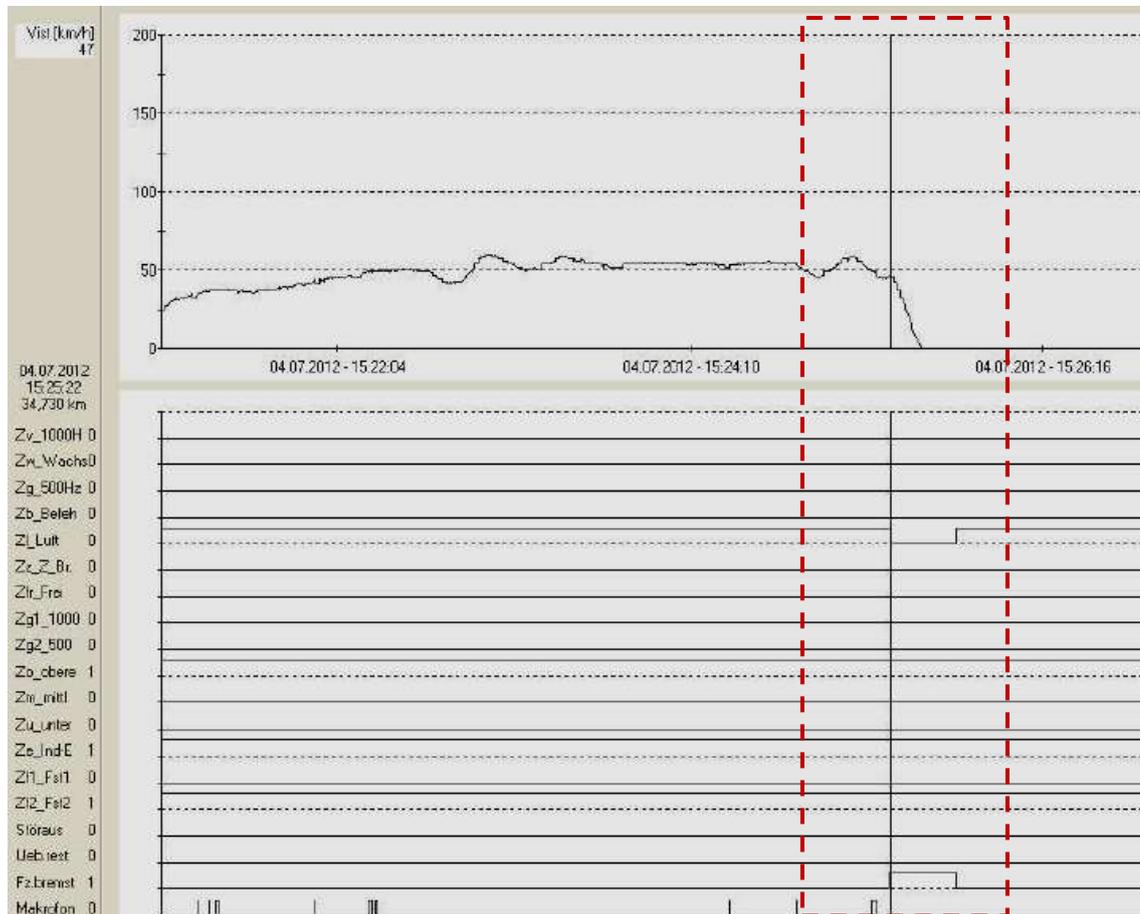


Abbildung 11 Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tw 5022 055-5 – Quelle Traktionsleister

Auswertung des Traktionsleisters:

Schnellbremsung registriert bei $V = 46$ km/h.

Signal „ACHTUNG“ registriert vor Einleitung der Schnellbremsung.

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

Die zulässige Geschwindigkeit wurde von Z 6423 eingehalten.

6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA

17	EinA → 1 ●	04.07.12 15:20:38
09	GRÜ → 1 *	04.07.12 15:20:38
10	GRÜ → 1 *	04.07.12 15:20:42
16	K16 → 1	04.07.12 15:20:43
09	GRÜ → 0	04.07.12 15:20:44
18	AusA → 1 #	04.07.12 15:21:16
16	K16 → 0	04.07.12 15:21:16
18	AusA → 0	04.07.12 15:21:20
20	AusB → 1 #	04.07.12 15:21:21
22	AusC → 1 #	04.07.12 15:21:22
20	AusB → 0	04.07.12 15:21:27
17	EinA → 0	04.07.12 15:21:27
10	GRÜ → 0 0	04.07.12 15:21:27
22	AusC → 0	04.07.12 15:21:51

→ EK ÜS .

Abbildung 12 Auswertung des Stellungsschreibers 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 Lichtzeihanlage dem Straßenverkehr „HALT“ geboten hat.

6.4. Lokalaugenschein durch die SUB

Am 10. Juli 2012 erfolgte durch die SUB ein Lokalaugenschein vor Ort.



Abbildung 13 Ansicht 1 der EK in Fahrtrichtung des PKW



Abbildung 14 Ansicht 2 der EK in Fahrtrichtung des PKW

7. Schlussfolgerungen

Z 6423 hat die vorgegebenen Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

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

8. Maßnahmen des IM

Keine

9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Keine

10. Ursache

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-2012/070	<p>Evaluierung der EK gemäß Bestimmungen der mit 1. September 2012 in Kraft tretenden EisbKrV.</p> <p>Dabei sollte überprüft werden, ob die beiden EK (km 26,618 und km 26,654 sicherungsmäßig zu einer EK zusammengefasst werden können.</p>	Landes- hauptmann von Nieder- österreich

Wien, am 23. August 2012

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

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

Beilage: Auszug aus Bescheid vom 6. Mai 1999
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Auszug aus Bescheid vom 6. Mai 1999

RU6-E-2143/1

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wr. Neustadt - Puchberg am Schneeberg; Eisenbahnkreuzungen in km 26,618 und in km 26,654; Nichtöffentlicher Eisenbahnübergang in km 26,676

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 26. April 1999 in Puchberg.

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr.

A) Anwesend

Siehe beigeschlossene Anwesenheitsliste.

B) Gegenstand

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr hat folgenden Erlaß vom 14. Jänner 1999, ZI. 226.399/1-II/C/15/99, an den Landeshauptmann von NÖ gerichtet:

Die Österreichischen Bundesbahnen haben mit Schreiben vom 2. Dezember 1998, ZI.: FW/ID-2027-1-98 die Entwurfsunterlagen für das gegenständliche Projekt zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt.

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

Vorschriften:

a) Allgemein:

Die Anbringung von Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang mit Schranken“ bzw. die Anbringung von Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ während der

provisorischen Sicherung ist anlässlich der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung festzustellen und dem Ergebnis entsprechend zu beantragen bzw. zu veranlassen.

b) zu Eisenbahnkreuzung in km 26,618:

Zum Signalgeber S2 ist ein zusätzlicher als Rücklicht ausgebildeter Signalgeber anzubringen.

c) zu Eisenbahnkreuzung in km 26,654:

Der Signalgeber S5 ist entgegen dem Projekt links der Bahn auf der rechten Straßenseite anzubringen und mit einer Zusatztafel (zur Eisenbahnkreuzung weisender Pfeil) zu versehen.

Der Landeshauptmann von Niederösterreich wird sohin gebeten, ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, um festzustellen, ob die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse entsprechend den beigeschlossenen Entwurfsunterlagen erfolgen kann bzw. wie die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse erfolgen kann.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat dem Projekt mit Schreiben vom 23. Dezember 1998, Zl.: 454.741/2-IV/B/6/98 bei Einhaltung der darin enthaltenen Auflagen zugestimmt. Hiezu wird auf den ha. Erlaß vom 8. Jänner 1997, Zl.: 226.008/1-II/21/97 verwiesen.

Die vorliegenden Entwurfsunterlagen werden dem Landeshauptmann von Niederösterreich in 3-facher Ausfertigung zur Durchführung der Bauverhandlung übermittelt.

Auf die Bestimmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes und des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes wird verwiesen.

Der Landeshauptmann wird gemäß § 12 Abs.4 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. I Nr. 15/1998 ermächtigt:

- I. Für die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 26,618 und in km 26,654 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt - Puchberg am Schneeberg die Entscheidung gemäß § 49 Abs.2 des Eisenbahngesetzes bei einvernehmlicher Kostenregelung auszusprechen.

II. Gemäß §§ 35 und 36 Abs.1 des Eisenbahngesetzes unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen und unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte und nach Maßgabe der vorstehend angeführten Vorschriften sowie der in Ablichtung beigeschlossenen Auflagen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für die Sicherung der in km 26,618 und in km 26,654 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt - Puchberg am Schneeberg die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen. Um die Genehmigung im Einzelfall gemäß § 36 Abs.3 des Eisenbahngesetzes haben die Österreichischen Bundesbahnen unter Vorlage der Schaltpläne und Einzelbeschreibungen gesondert anzusuchen. Ebenso ist die Erteilung der Betriebsbewilligung gesondert zu beantragen.

III. Für die Ausführung der Baumaßnahmen gemäß § 35 Abs.4 des Eisenbahngesetzes eine Frist von 3 Jahren festzulegen, innerhalb der die Baumaßnahmen abzuschließen sind, widrigenfalls die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen erklärt wird.

Weiters wird die Sicherung des nichtöffentlichen Eisenbahnüberganges in km 26,676 überprüft.

Gegenstand der Verhandlung ist das im oben zitierten Erlaß aufgezeigte Vorhaben.

C) Allgemeines

Mit Kundmachung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 9. April 1999, RU6-E-2143, wurde die Verhandlung für den heutigen Tag anberaumt.

Die Vorschrift des § 34 Abs.2 EisbG über die Auflage des Bauentwurfes wurde erfüllt.

Schriftliche Einwendungen gegen den Bauentwurf sind nicht eingelangt.

Zu Beginn der Verhandlung wird seitens des Verhandlungsleiters festgestellt, daß bezüglich des nichtöffentlichen Eisenbahnüberganges in km 26,676 der ÖBB-Strecke Wr. Neustadt - Puchberg am Schneeberg am 23.04.1999 eine Vereinbarung zwischen den ÖBB und der einzigen Wegeberechtigten [REDACTED] bez. der Auflassung dieses Eisenbahnüberganges geschlossen wurde.

a) Nichtöffentlicher Eisenbahnübergang

Auf Grund der Vereinbarung ist vorgesehen, alle für den Übergang erforderlichen baulichen Einrichtungen (Bedielung, Anschluß an die Bundesstraße sowie Brücke über den im Bereich der Eisenbahnkreuzung liegenden parallel führenden Bach) abzutragen. Der Oberbau der freien Strecke wird durchgezogen. Diese Arbeiten sind im Sinne der VO als geringfügig anzusehen. Zusätzliche bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich. Über die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten ist eine Erklärung über § 15 vorzulegen.

b) Eisenbahnkreuzung in km 26,654

Es ist vorgesehen, die bestehende Halbschrankenanlage durch eine Lichtzeichenanlage zu ersetzen. Die Schaltstation wird entgegen dem Projekt l.d.B. links der B 26 aufgestellt wobei zwischen Fahrbahnrand der Gemeindestraße und der Schaltstation ein mind. Abstand von 3 m eingehalten wird. Für diese Eisenbahnkreuzung wird in der Vorschreibung des BMV verlangt, daß l.d.B. rechts der Straße ein Signalgeber mit Zusatzpfeil aufgestellt wird. Ein solcher Signalgeber ist am Standort S 5 aufgestellt. Aus verkehrstechnischer Sicht wird mit diesem Signalgeber der Vorschreibung des Ministeriums Rechnung getragen. Eine zusätzliche Aufstellung z.B. im Bereich des Signal S 1 wäre in der direkten Sichtlinie hinter dem Signal S 5 und würde keine zusätzliche Information für die Verkehrsteilnehmer bringen.

Jeweils auf Höhe der Signalgeber S 1, S 2 und S 5 ist senkrecht zur Straßenachse eine Haltelinie zu montieren. Im Zuge der B 26 sind jeweils in der Regelentfernung die Verkehrszeichen gemäß § 50 Ziffer 6 Bahnübergang ohne Schranken sowie die dazugehörigen Bahnbaken aufzustellen. Bezüglich der Anbringung eines Gefahrenzeichens in der Gemeindestraße l.d.B. wird auf die Bestimmungen der StVO hingewiesen welche ein derartiges Verkehrszeichen zwingend verlangen. Es müßte dieses Verkehrszeichen etwa 25 m vor der Eisenbahnkreuzung mit Zusatztafel angebracht werden, wobei ein derartiges Verkehrszeichen keine zusätzliche Sicherheit mit sich bringt, da die Signalgeber weit höhere Sicherheit mit sich bringen.

c) Eisenbahnkreuzung in km 26,618

Es ist vorgesehen, die bestehende Halbschrankenanlage durch eine Lichtzeichenanlage zu ersetzen. Aus verkehrstechnischer Sicht besteht gegen die projektsmäßige Ausführung kein Einwand, sofern folgende Punkte berücksichtigt werden.

- Auf den Signalgeber S 2 ist ein als Rücklicht ausgebildeter Signalgeber anzubringen.
- Auf Höhe des Signalgebers S1 ist eine Haltelinie parallel zur Gleisachse zu markieren.
- Auf Höhe des Signalgebers S 4 ist eine Haltelinie quer zur LH 138 zu markieren.
- Für die Fahrtrichtung zur B 26 sind Verkehrszeichen Bahnübergang ohne Schranken mit dazugehörigen Bahnbacken in der Regelentfernung aufzustellen. In der Gegenschichtung ist die im Zuge der B 26 vorgenommene Vorankündigung für die unmittelbar neben der Eisenbahnkreuzung liegenden Bundesstraßen Eisenbahnkreuzung ausreichend.

E) Erklärungen

Die Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg begrüßt jede Maßnahme, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Im gegenständlichen Projekt ist jedoch auch die Auflöfung der bisher bestehenden Schrankenanlage auf der B 26 und der LH 138 vorgesehen. Nach Ansicht der Gemeinde ist damit trotz der Anbringung zusätzlicher Lichtzeichen eine erhebliche Einschränkung der Verkehrssicherheit verbunden.

Hiezu stellt der technische Amtssachverständige fest, daß derzeit Halbschrankenanlagen vorhanden sind bei denen eingehende Unfalluntersuchungen gezeigt haben, daß das Unfallrisiko gegenüber der Lichtzeichenanlage deutlich erhöht ist. Es ist somit eine Lichtzeichenanlage keine Herabsetzung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Erklärung des Vertreters des NÖ Straßendienstes:

Das Verhandlungsergebnis wird zur Kenntnis genommen. Die im Gutachten vorgeschriebenen Gefahrenzeichen inkl. Bahnbacken und die Haltelinie werden vom NÖ Straßendienst aufgestellt bzw. aufgebracht werden, ansonsten werden keine Kosten übernommen.

Die anderen Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Spruch

1)

Der gemäß § 12 Abs.4 EisebG ermächtigte Landeshauptmann von NÖ entscheidet wie folgt:

1)

Die Eisenbahnkreuzung in km 26,618 der Bahnstrecke Wr. Neustadt - Puchberg ist gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage entsprechend der Verhandlungsschrift zu sichern.

2)

Die Eisenbahnkreuzung in km 26,654 der Bahnstrecke Wr. Neustadt - Puchberg ist gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage entsprechend der Verhandlungsschrift zu sichern.

3)

Für die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 26,618 und km 26,654 der ÖBB-Strecke Wr. Neustadt - Puchberg wird die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erfolgt

- * unter Zugrundelegung des vorgelegten Bauentwurfes
- * unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte
- * nach Maßgabe des Verhandlungsergebnisses gemäß dieser Verhandlungsschrift.

Rechtsgrundlage:

§§ 35 Abs. 1, 36 Abs. 1 EisebG

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 2. August 2012

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

Abteilung IV/SCH5:

Fachbereich Betrieb:

- a) 1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- b) 2. Die behördliche Zuständigkeit dieser Bahnstrecke, ausschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, obliegt dem Landeshauptmann von Niederösterreich.
- c) 3. Im Punkt „Verzeichnis der Regelwerke“ des vorläufigen Untersuchungsberichtes wäre die am Tag des Vorfalles aktuelle Fassung des Eisenbahngesetzes 1957 aufzunehmen.
- d) 4. Im Punkt 2.7 (Abbildung 6) des vorläufigen Untersuchungsberichtes ist die Bezeichnung „... Muster 141“ auf „... Muster 143“ zu ändern.
- e) 5. Im Punkt 2.7 (Seite 10/24, erste Zeile) des vorläufigen Untersuchungsberichtes ist der Satzteil „... betrug Buchfahrplan Heft 440 ...“ auf „... betrug gemäß Buchfahrplan Heft 440 ...“ zu ändern.
- f) 6. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.1 ist an den Landeshauptmann von Niederösterreich als zuständige Behörde gerichtet und von diesem umzusetzen.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- g) Bezüglich der in der Sicherheitsempfehlung ausgesprochenen Überprüfung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung wird auf die Übergangsbestimmungen in der mit 1. September 2012 in Kraft tretenden EisbKrV 2012 (BGBl II Nr. 216/2012) verwiesen.

Wien, am 2. August 2012

und deren Berücksichtigung

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