



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL Z 4472 MIT FUSSGÄNGER

am 2. Jänner 2012

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 10201
zw. Bf Liezen und Bf Stainach-Irdning
EK km 90,595**

BMVIT-795.280-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	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	8
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten	8
3. Beschreibung des Vorfalles	10
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen	11
4.1. Verletzte Personen	11
4.2. Sachschäden an Infrastruktur	11
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut	11
4.4. Schäden an Umwelt	11
4.5. Summe der Sachschäden	11
4.6. Betriebsbehinderungen	11
5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen	11
6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse	12
7. Maßnahmen des IM	12
8. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten	13
9. Schlussfolgerungen	13
10. Ursache	13
11. Berücksichtigte Stellungnahmen	13
12. Sicherheitsempfehlungen	14
Beilage Bescheid	15
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen	18

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

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	Lageplanskizze - Quelle GIS Land Steiermark 7
Abbildung 3	Gegebenheiten während des Lokalausgangs 7
Abbildung 4	Auszug aus VzG Strecke 10201 - Quelle IM..... 8
Abbildung 5	Auszug aus Buchfahrplan Heft 640 – Quelle IM 9
Abbildung 6	Auszug aus Buchfahrplan Heft 640, Fahrplanmuster 1520 – Quelle IM..... 9
Abbildung 7	Tabelle „Verletzte Personen“ 11
Abbildung 8	Auswertung Registriereinrichtung Z 4472 – Quelle Traktionsleister 12

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
DV	Dienstvorschrift
EK	Eisenbahnkreuzung
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
GIS	Geo Informations System
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PV	Personenverkehr AG
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene
Twg	Triebwagen / Triebzug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Untersuchung vor Ort am 18. Jänner 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 22. Juni 2012 beantwortet.

Stellungnahmen 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 4472	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
ÖBB-Personenverkehr AG	RU
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
Polizeiinspektion Liezen zu GZ. C1/40/2012	Exekutive
Staatsanwaltschaft Leoben	Justiz
BMWFJ-Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Am 2. Jänner 2012, um 08:40 Uhr, ereignete sich zwischen Bf Liezen und Bf Stainach-Irdning auf der nicht technisch gesicherten EK im km 90,595 ein Zusammenprall zwischen Z 4472 und einem Fußgänger.

Der Fußgänger wollte von links kommend die durch Andreaskreuz und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesicherte EK überqueren und übersah dabei Z 4472.

Der Fußgänger wurde bei dem Zusammenprall tödlich verletzt.
Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

Es kam zu keinen Sachschäden an dem Tfz.

Summary

On January 2nd, 2012, at 8:40 o'clock, between station Liezen and station Stainach-Irdning, on a non-technically secured level crossing in km 90,595 a collision between train 4472 and a pedestrian occurred.

The pedestrian wanted to cross the level crossing, secured by St. Andrews Cross and ensuring the needed visible space, from the left side without seeing train 4472.

The pedestrian was fatally injured.

The passengers and the train crew stayed unharmed.

There was no considerable material damage on the train.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Montag, 2. Jänner 2012 , um 08:40 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

- Strecke 10201 von Abzweigung Amstetten 11 nach Bf Bischofshofen
- zwischen Bf Liezen und Bf Stainach-Irdning
- EK km 90,595

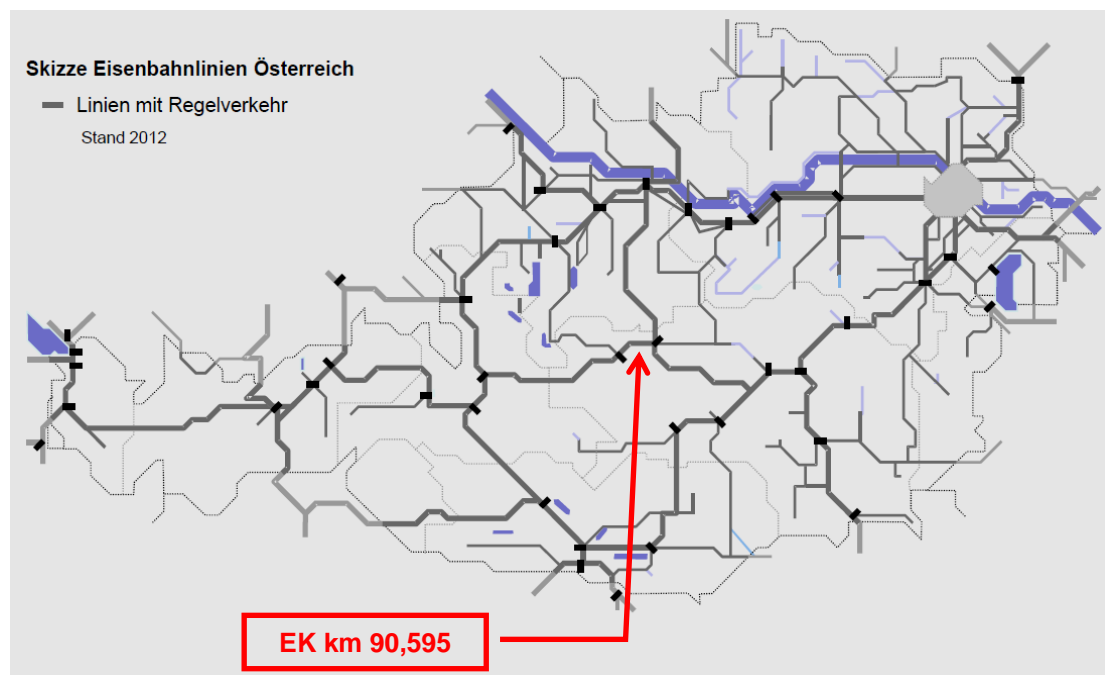


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Bedeckt + 3 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse.

2.4. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist die Oberste Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

2.5. Örtliche Verhältnisse

Die EK liegt im km 90,595 der in diesem Streckenabschnitt eingleisigen, elektrisch betriebenen ÖBB Strecke von Abzweigung Amstetten 11 nach Bf Bischofshofen. Die Betriebsabwicklung erfolgt gemäß den Bestimmungen und Vorgaben der Regelwerke des IM.

Die Oberleitung wird mit einer Nennwechselspannung von 15 kV und einer Nennfrequenz von 16,7 Hz betrieben.

Die betroffene EK ist laut Bescheid der steiermärkischen Landesregierung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert. Zusätzlich ist für den Straßenverkehr in beiden Richtungen das Vorrangzeichen „HALT“ aufgestellt.

Zum Zeitpunkt des Unfalls befand sich die Straße, laut Polizeibericht, in einem nassen Zustand.

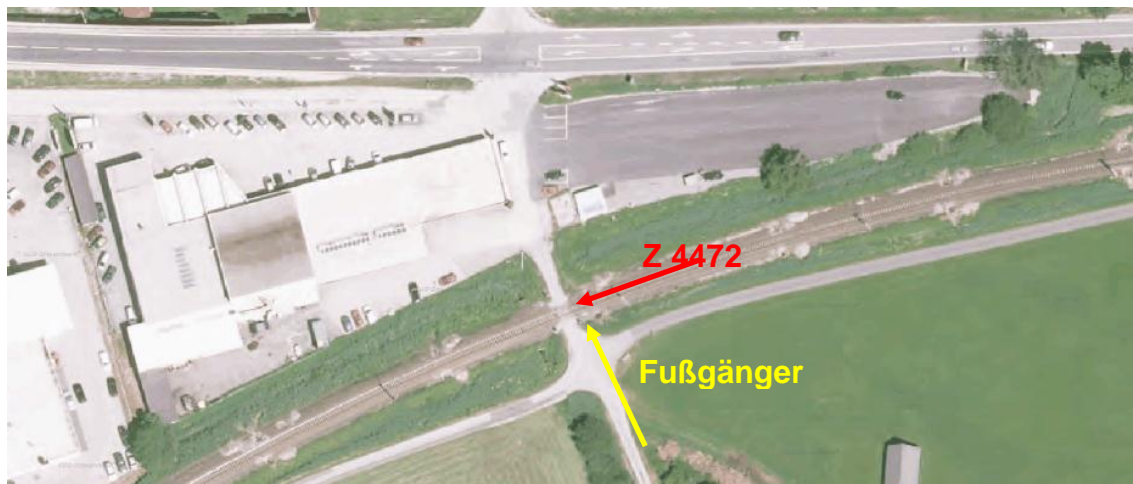


Abbildung 2 Lageplanskizze - Quelle GIS Land Steiermark



Abbildung 3 Gegebenheiten während des Lokalausgangs

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

R 4472 (Regionalzug)

Zuglauf: von Bf Müzzzuschlag über Bf Bruck an der Mur, Bf Sankt Michael, Bf Selzthal und Bf Stainach-Irdning nach Bf Radstadt

Zusammensetzung:

- Twg 93 81 4024 119-2
- 139 t Gesamtgewicht (Masse laut Maß- und Eichgesetz)
- 66,9 m Gesamtzuglänge
- Buchfahrplan Heft 640, Fahrplanmuster 1520 des IM
 $v_{\max} = 140 \text{ km/h}$
 Brems Hundertstel erforderlich 124 %
- Brems Hundertstel vorhanden 150 % (laut Fahrzeugdatenbank des IM)
- durchgehend und ausreichend gebremst

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

Besetzung:

Ca. 35 Reisende
 1 Tzfz

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

Auszug aus VzG Strecke 10201

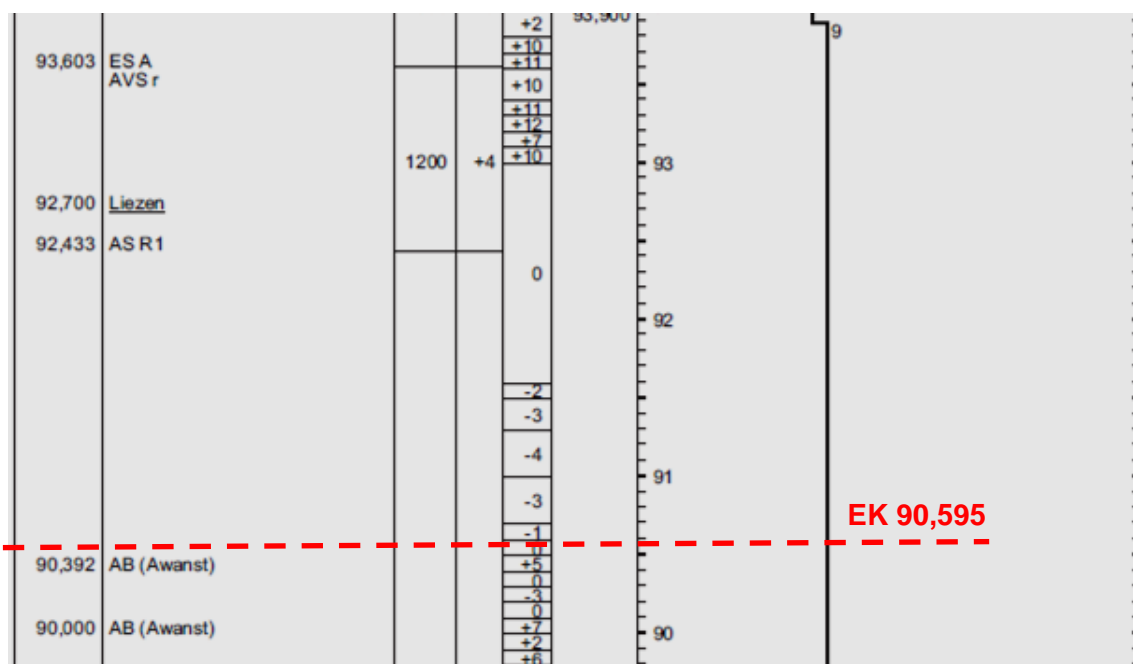


Abbildung 4 Auszug aus VzG Strecke 10201 - Quelle IM

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

Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 640

BUCHFAHRPLAN

Heft 640

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

Der Buchfahrplan enthält Fahrpläne der Strecken

(Salzburg Hbf -) Bischofshofen - Selzthal
Selzthal - St. Michael (-Bruck/Mur - Graz Hbf - Spielfeld-Straß/-Bruck/Mur - Mürzzuschlag)

St. Michael (in M)-Schladming

BT 154 a M-SI Bh = 124%
160 a SI-Sdg Bh = 65%

Vmax = 140 km/h
Bhmax = 124%

Zug Nr.	Abfahrt	Verkehr nach		Ankunft	sonstige Besonderheiten
		Muster	Heft Seite		
R 4472	7.31	1520	79	9.28	P
R 4474	9.31	1520	79	11.28	P
R 4476	11.31	1520	79	13.28	P
R 4478	13.31	1520	79	15.28	P
R 4482	15.31	1520	79	17.28	P

Bischofshofen (in Bo)-Bruck a.d. Mur (in Bm)

BT 160 a Bo-SI Bh = 67%
154 a SI-M Bh = 126%
134 a M-Bm Bh = 124%

Vmax = 140 km/h
Bhmax = 126%

*) 4473	7.40	1521	87	10.53	*) Von Bo - M als R. P Von M - Bm als ATR. P
---------	------	------	----	-------	---

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 640 – Quelle IM

Muster 1520 P

BT 157 a Mz-Bm Bh = 103%
134 a Bm-M Bh = 124%
154 a M-SI Bh = 124%
160 a SI-Rad Bh = 65%

M 1520

Vmax = 140 km/h
Bhmax = 124%
- GSM-R - A -

4	5	6	1	2	3
			93.9		
29		32	90	92.7	Liezen EK 90,595
				90.4	AB (Awanst)

Abbildung 6 Auszug aus Buchfahrplan Heft 640, Fahrplanmuster 1520 – Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 640 des IM, Fahrplanmuster 1520 betrug 90 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.

Signalisierte Geschwindigkeit

Nicht relevant da auf freier Strecke.

3. Beschreibung des Vorfalles

Am 2. Jänner 2012 wollte der Fußgänger auf der Gemeindestraße vom „Unterer Moosweg“ kommend die Eisenbahnkreuzung im km 90,595 queren. Er übersah dabei den aus Richtung Liezen herannahenden Z 4472.

Der Fußgänger wurde von Z 4472 nicht erkannt. Nach einem Schlag am Führerraum wurde eine Bremsung eingeleitet.

Der Fußgänger wurde von Z 4472 erfasst, dabei gegen ein Brückengeländer und in weiterer Folge in den unter der Bahn durchführenden Abflusskanal geschleudert.

Das Zugpersonal und die Reisenden 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"/>	1	-	-
Unbefugte Personen Unauthorised Persons	<input checked="" type="checkbox"/>			
Andere Personen Other	<input checked="" type="checkbox"/>			

Abbildung 7 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Keine

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Keine

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Keine Angaben

4.6. Betriebsbehinderungen

Sperre des Streckengleises bis 10:11 Uhr

5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU PV AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
 - Tzfz Z 4472 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des Twg von Z 4472 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

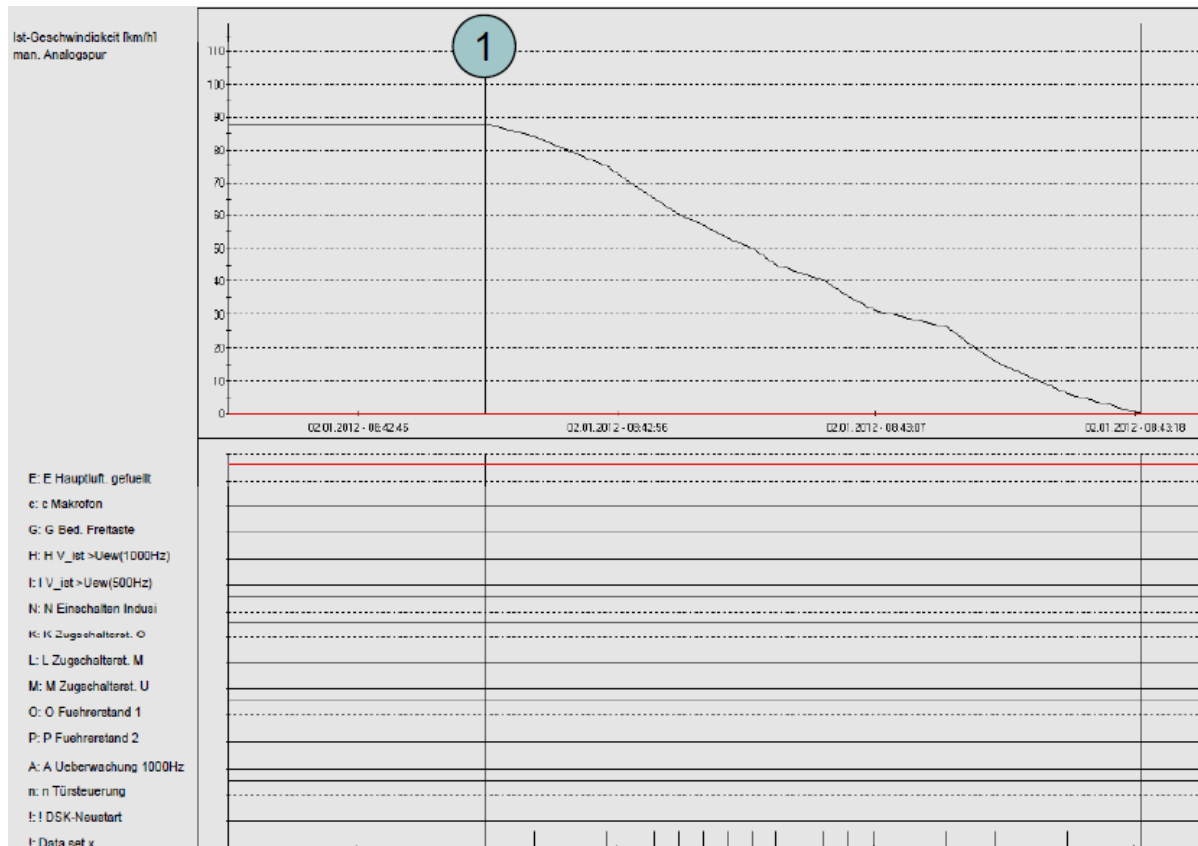


Abbildung 8 Auswertung Registriereinrichtung Z 4472 – Quelle Traktionsleister

Auswertung des Traktionsleisters:

Pos. 1 Bremse aktiviert bei ca. $v = 88 \text{ km/h}$, ca. 295 m vor dem Stillstand.

Die Systemzeit entspricht MEZ (= "Winterzeit")

Bei der Fahrt von Z 4472 kam es im betroffenen Streckenabschnitt zu keiner Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

7. Maßnahmen des IM

Keine

8. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Keine

9. Schlussfolgerungen

Z 4472 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war bescheidgemäß gesichert.

Der Fußgänger hat die Bestimmungen der EKVO nicht beachtet.

10. Ursache

Ursache die Nichteinhaltung der Bestimmungen der EKVO betreffend dem Verhalten von Straßenbenützern beim Überqueren einer mit Andreaskreuz und Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes gesicherten EK.

11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage

12. Sicherheitsempfehlungen

Keine


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 Bescheid vom 29. Oktober 2001
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Beilage Auszug Bescheid vom 29. Oktober 2001

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG	 Das Land Steiermark
GZ: 03-21.20 137-01/5 Ggst.: Österreichische Bundesbahnen, ÖBB-Strecke Bischofshofen - Selzthal; periodische amtswegige Überprüfung von nicht-technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen von km 76,673 bis km 91,650	→ Rechtsabteilung 3
	Bau-, Raumordnungs-, Wasser-, Verkehrsbau-, Energie-, Abfall- und Umweltrecht
	Bearbeiter: ORR Dr. Riedler Tel.: (0316) 877-2627 Fax: (0316) 877-3490 E-Mail: post@ra3.stmk.gv.at
	Graz, am 29. Oktober 2001

**Abschrift der
Verhandlungsschrift
und schriftliche Bescheidausfertigung**

aufgenommen am 04. September 2001 in den Räumen der Österreichischen Bundesbahnen in Stainach-Irdning in obiger Angelegenheit.

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung um 10.30 Uhr an Ort und Stelle bei der EK in km 76,673 und stellt fest, dass alle Parteien, Behördenvertreter und Beteiligten ordnungsgemäß geladen wurden.

Er überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen und prüft ihre Stellung als Partei oder sonst Beteiligte sowie ihre Vertretungsbefugnisse.

Der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hat mit Schreiben vom 30. August 2001 mitgeteilt, dass aus Termingründen kein Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an der gegenständlichen Verhandlung teilnehmen kann und um Übermittlung einer Kopie der Verhandlungsschrift und des Bescheides ersucht wird. Nach Beendigung des Ortsaugenscheines wird die Verhandlung in den Räumen der ÖBB in Stainach-Irdning fortgesetzt.

EK in km 90,595:

Hier kreuzt eine asphaltierte, öffentliche Straße im Gebiet der Gemeinde Weißenbach im Freiland die Bahnstrecke. Der Weg dient als Zufahrt zu den dortigen landwirtschaftlich genutzten Grundstücken und verläuft hier auch der Radweg R 7.

Die Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt in diesem Bereich in beiden Fahrtrichtungen 90 km/h.

Die Sicherung der EK erfolgt lt. Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 30. Oktober 1962, GZ.: 3-329 Bi 13/7-1962, links und rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt und gegen den Endpunkt der Bahnstrecke gemäß § 4 EKVO 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten der erforderlichen Sichträume, wobei von links der Bahn kommend ein Anhaltegebot und von rechts der Bahn kommend eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h der Sicherung zugrunde gelegt wurden.

Anlässlich des am heutigen Tage durchgeführten Ortsaugenscheines konnte festgestellt werden, dass die erforderlichen Sichträume vom 6-m-Sehpunkt von links und rechts der Bahn aus gegen den Anfangspunkt der Bahnstrecke und gegen den Endpunkt der Bahnstrecke im erforderlichen Ausmaß von jeweils mindestens 540 m vorhanden sind. Allerdings sind die erforderlichen Sichten von rechts der Bahn kommend, insbesondere von den erst in letzter

Zeit ausgebauten und asphaltierten bahnparallelen Wegen, vom 15- und 20-m-Sehpunkt nur unzureichend und es ist daher erforderlich, anstelle der derzeit bestehenden Beschränkung der Geschwindigkeit auf 20 km/h auch rechts der Bahn ein Anhaltegebot vorzusehen. Eine Ankündigung der Eisenbahnkreuzung ist nicht auf allen zur EK hinführenden Straßen vorhanden.

In den letzten 10 Jahren haben sich im Bereich dieser EK im Jahr 1991 und im Jahr 1995 jeweils Zusammenstöße von PKW's mit der Bahn mit Verletzten ereignet.

Aufgrund der heutigen Überprüfung kann die bestehende Sicherung der EK unter Beachtung des oben Gesagten prinzipiell beibehalten werden, wobei die Vorschreibung folgender Auflagen als erforderlich erachtet wird:

1. Aufgrund der geänderten örtlichen Verhältnisse ist rechts der Bahn anstelle der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h eine Stopp-Tafel anzuordnen und sind die vorhandenen Straßenverkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ zu entfernen.
2. Die vorhandene Haltelinie rechts der Bahn, welche sich in einem zu großen Abstand von ca. 6 m von der nächsten Schiene entfernt befindet, ist zu entfernen.
3. Die Ankündigung der Eisenbahnkreuzung durch das Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ einschließlich des zur EK hinweisenden Richtungspfeiles auf der bahnparallelen Straße rechts der Bahn gegen E fehlt und ist daher bei der Straßenverwaltung die Aufstellung zu veranlassen.

B e s c h e i d

S p r u c h :

Aufgrund des Ergebnisses der amtswegigen Überprüfung wird gemäß § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 idgF. i.V. mit § 4 der EKVO 1961 festgestellt, dass die Sicherung der nachstehend angeführten Eisenbahnkreuzungen bzw. Eisenbahnübergänge der ÖBB-Strecke Bischofshofen - Selzthal bei Einhaltung der vom eisenbahnbautechnischen Amtssachverständigen in seinem Gutachten vorgeschlagenen Auflagen den Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung entspricht.

<u>EK in km 76,673:</u>	Sicherung gemäß § 4 EKVO 1961 (beide Fahrrichtungen),
<u>EK in km 85,111:</u>	Sicherung gemäß § 4 EKVO 1961 (beide Fahrrichtungen),
<u>EK in km 86,741:</u>	Sicherung gemäß § 4 EKVO 1961 (beide Fahrrichtungen),
<u>EK in km 88,759:</u>	Sicherung gemäß § 4 EKVO 1961 (beide Fahrrichtungen),
<u>EK in km 90,595:</u>	Sicherung gemäß § 4 EKVO 1961 (beide Fahrrichtungen),
<u>EK in km 91,205:</u>	Sicherung gemäß § 4 EKVO 1961 (beide Fahrrichtungen),
<u>EK in km 91,650:</u>	Sicherung gemäß § 4 EKVO 1961 (beide Fahrrichtungen).

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, einschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, obliegt dem bmvit.
- c) 3. Im vorläufigen Untersuchungsbericht ist der betroffene Bereich („zwischen Bahnhof Liezen und Bahnhof Stainach-Irdning“) gesamthaft einheitlich zu definieren. Im ggstl. Schriftverkehr wird als betroffener Bereich am Titelblatt - „zwischen Bahnhof Liezen und Bahnhof Wörschach Schwefelbad“, in den Punkten 1.+ 2.2 – „zwischen Bahnhof Liezen und Bahnhof Stainach-Irdning“ und im Begleitschreiben - „im Bahnhof Liezen „ angeführt.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- d) Der vorläufige Unfalluntersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.

und deren Berücksichtigung

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