



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL ZUG 7862 MIT PKW

am 21. September 2012

**Strecke Wulkaprodersdorf –
Abzweigung Bruck an der Leitha 1
EK km 12,399**

BMVIT-795.317-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 Abbildungen	3
Verzeichnis der Regelwerke	3
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	4
Untersuchungsverfahren	4
Vorbemerkungen	5
Empfänger	6
1. Zusammenfassung	7
2. Allgemeine Angaben.....	8
2.1. Zeitpunkt	8
2.2. Örtlichkeit	8
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse	8
2.4. Behördenzuständigkeit.....	9
2.5. Örtliche Verhältnisse	9
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt	10
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten	11
3. Beschreibung des Vorfalles	13
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen	15
4.1. Verletzte Personen.....	15
4.2. Sachschäden an Infrastruktur	15
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen	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. Auswertung der Registriereinrichtung des Twg 93 81 4124 019-3.....	16
6.2. Aussage Tzfz Z 7862	17
6.3. Auswertung des EK-Stellungsschreibers	17
6.4. Lokalausweis durch die SUB.....	19
6.5. Statistische Auswertung von EK – Unfällen auf der EK km 12,399.....	21
7. Schlussfolgerungen	22
8. Maßnahmen des IM.....	22
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten	22
10. Ursache.....	22
11. Berücksichtigte Stellungnahmen	22
12. Sicherheitsempfehlungen	23
Beilage Auszug Bescheid vom 10. April 2007.....	25
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen	30

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich.....8
Abbildung 2	Lageplanskizze EK km 12,399 - Quelle Geodaten Land Burgenland.....9
Abbildung 3	Auszug aus VzG Strecke 19501 - Quelle IM..... 11
Abbildung 4	Auszug aus Buchfahrplan 8. Änderungsheft – Quelle IM 12
Abbildung 5	Auszug aus Buchfahrplan 8. Änderungsheft – Z 7862 – Quelle IM..... 12
Abbildung 6	Lageplanskizze EK km 12,399 – Detail – Quelle Geodaten Land Burgenland..... 13
Abbildung 7	Unfallwrack - Quelle Feuerwehr Oslip..... 14
Abbildung 8	Tabelle „Verletzte Personen“ 15
Abbildung 9	Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Twg 93 81 4124 019-3 16
Abbildung 10	Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA - Quelle IM 17
Abbildung 11	Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA (Fortsetzung) - Quelle IM 18
Abbildung 12	Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 12,399" 21

Verzeichnis der Regelwerke

RL 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i.d.F. BGBl. I Nr. 50/2012
UUG 2005	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 1961	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961, i.d.F. BGBl. Nr. 123/1988
EisbKrV 2012	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl. Nr. 216/2010
StVO 1960	Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960, i.d.F. BGBl. I Nr. 50/2012

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 Abkürzungen und Begriffe

BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
DV	Dienstvorschrift
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage
Hbf	Hauptbahnhof
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
LKW	Lastkraftwagen
NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahn-Sicherheitsbehörde)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PI	Polizeiinspektion
PKW	Personenkraftwagen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene
Twg	Triebwagen / Triebzug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
VK	Vehicle Keeper (Fahrzeughalter)
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Lokalaugenschein vor Ort am 28. September 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Unterlagen eingelangt bis 28. September 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 4. Oktober 2012 beantwortet.

Stellungnahmeverfahren vom 23. Oktober 2012 bis 28. November 2012.

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde gemäß den Bestimmungen des Art 19 Z 2 der RL 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des § 5 Abs 2 und 4 UUG 2005 durchgeführt.

Gemäß § 4 UUG 2005 haben Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung ähnlicher oder gleichartig gelagerter 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.

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).

Ohne schriftliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes darf dieser Bericht nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Empfänger

Dieser vorläufige Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
Tfzf Z 7862	Beteiligter
Lenker PKW	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
ÖBB-Personenverkehr AG	RU und VK
Herr Landeshauptmann vom Burgenland	Eisenbahnbehörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Oberste Eisenbahnbehörde
Polizeiinspektion St. Margarethen zu GZ C1/12767/2012	Exekutive
Landespolizeikommando Burgenland	Exekutive
Staatsanwaltschaft Eisenstadt	Justizbehörde
BMWfJ-Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Freitag, 21. September 2012, um 16:20 Uhr, ereignete sich zwischen Bf Eisenstadt und Bf Schützen am Gebirge, auf der EK im km 12,399 (gesichert mit Lichtzeichenanlage) ein Zusammenprall zwischen Z 7862 und einem PKW.

Der Lenker des PKW wurde schwer verletzt.
Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

Es kam zu erheblichen Sachschäden an der Infrastruktur und dem Twg und zu einer Streckenunterbrechung.

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

Summary

Friday, 21th September, 2012, at 16:20 o'clock, a collision between the train 7862 and a car occurred between station Eisenstadt and station Schützen am Gebirge at the level crossing in km 12,399, (secured with level-crossing road signal).

*The driver of 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" imperative by the level-crossing road signal.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Freitag, 21. September 2011, um 16:20 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

- Strecke 19501 von Bf Wulkaprodersdorf nach Abzweigung Bruck an der Leitha 1
- Zwischen Bf Eisenstadt und Bf Schützen am Gebirge
- Gleis 1
- EK km 12,399

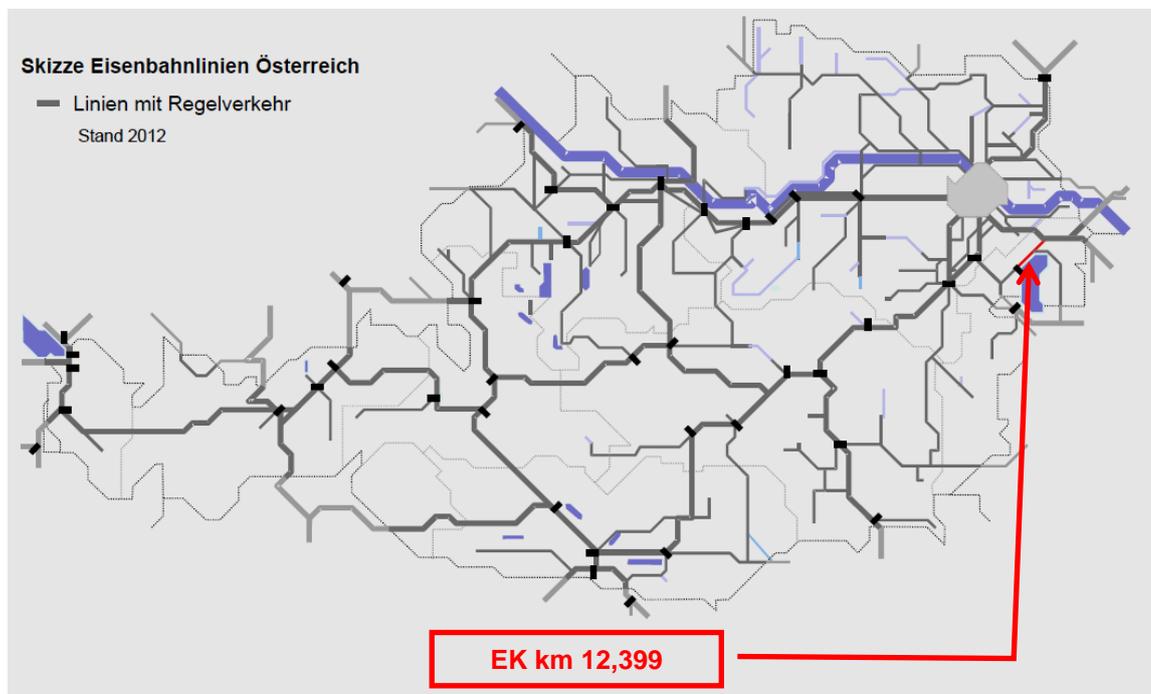


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, sonnig + 19 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse.

2.4. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Landeshauptmann vom Burgenland. Die Oberste Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird durch Übermittlung des Untersuchungsberichtes informiert.

2.5. Örtliche Verhältnisse

Die EK im km 12,399 liegt auf der eingleisigen, elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 19501 Bf Wulkaprodersdorf – Abzweigung Bruck an der Leitha 1 und wird durch eine Lichtzeichenanlage gesichert. Der Streckenabschnitt zwischen Wulkaprodersdorf und Bf Neusiedl am See wird mittels vereinfachten Fernsteuerbetrieb mit Bahnhof- und Streckensicherung vom Bf Eisenstadt fernbedient.

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

Die Oberleitung wird mit einer Nennspannung von 15 kV und einer Frequenz von 16,7 Hz betrieben.

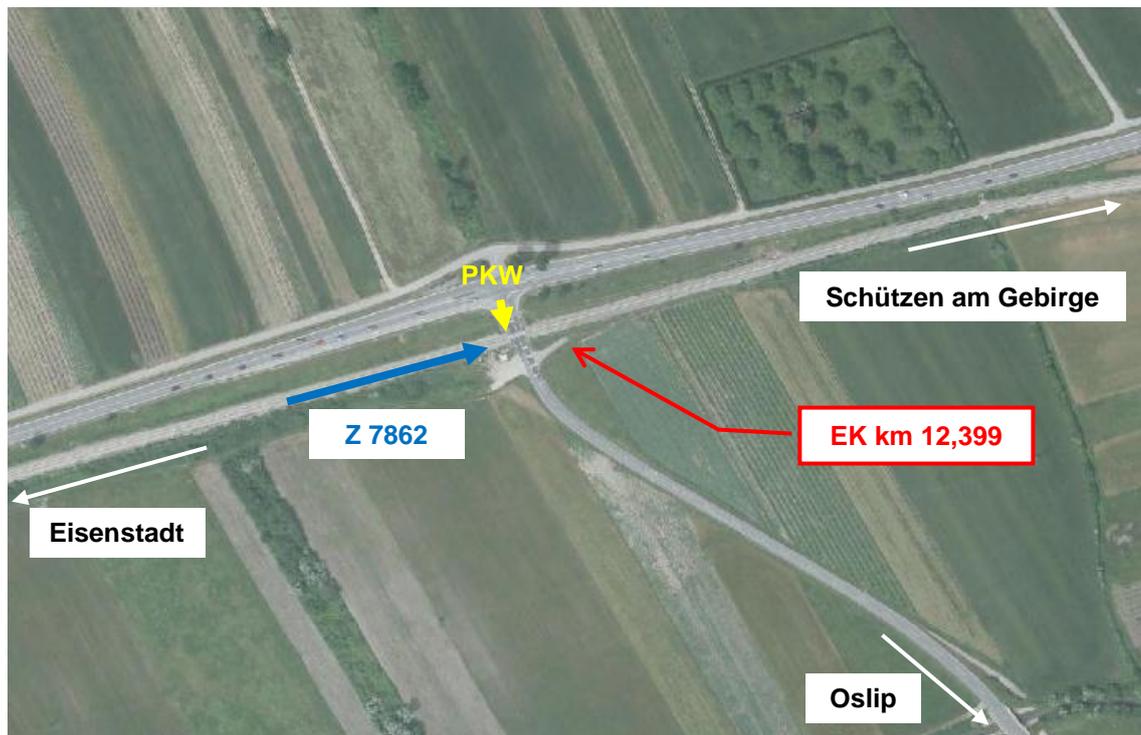


Abbildung 2 Lageplanskizze EK km 12,399 - Quelle Geodaten Land Burgenland

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

R 7862 (Regionalzug)

Zuglauf: von Wiener Neustadt Hbf - Bf Wulkaprodersdorf – Bf Neusiedl am See

Zusammensetzung:

- 137 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
- 67 m Gesamtzuglänge
- Twg 93 81 4124 019-3
- Buchfahrplan 8. Änderungsheft Fahrplan 7862 des IM
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 140 km/h
Bremsleistung erforderlich 136 %
- Bremsleistung vorhanden 150 %
(in Bremsart „R+Mg“ laut Fahrzeugdatenbank des IM)
- durchgehend und ausreichend gebremst

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

Besetzung:

1 Tzfz

Ca. 20 Reisende

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

Auszug aus VzG Strecke 19501

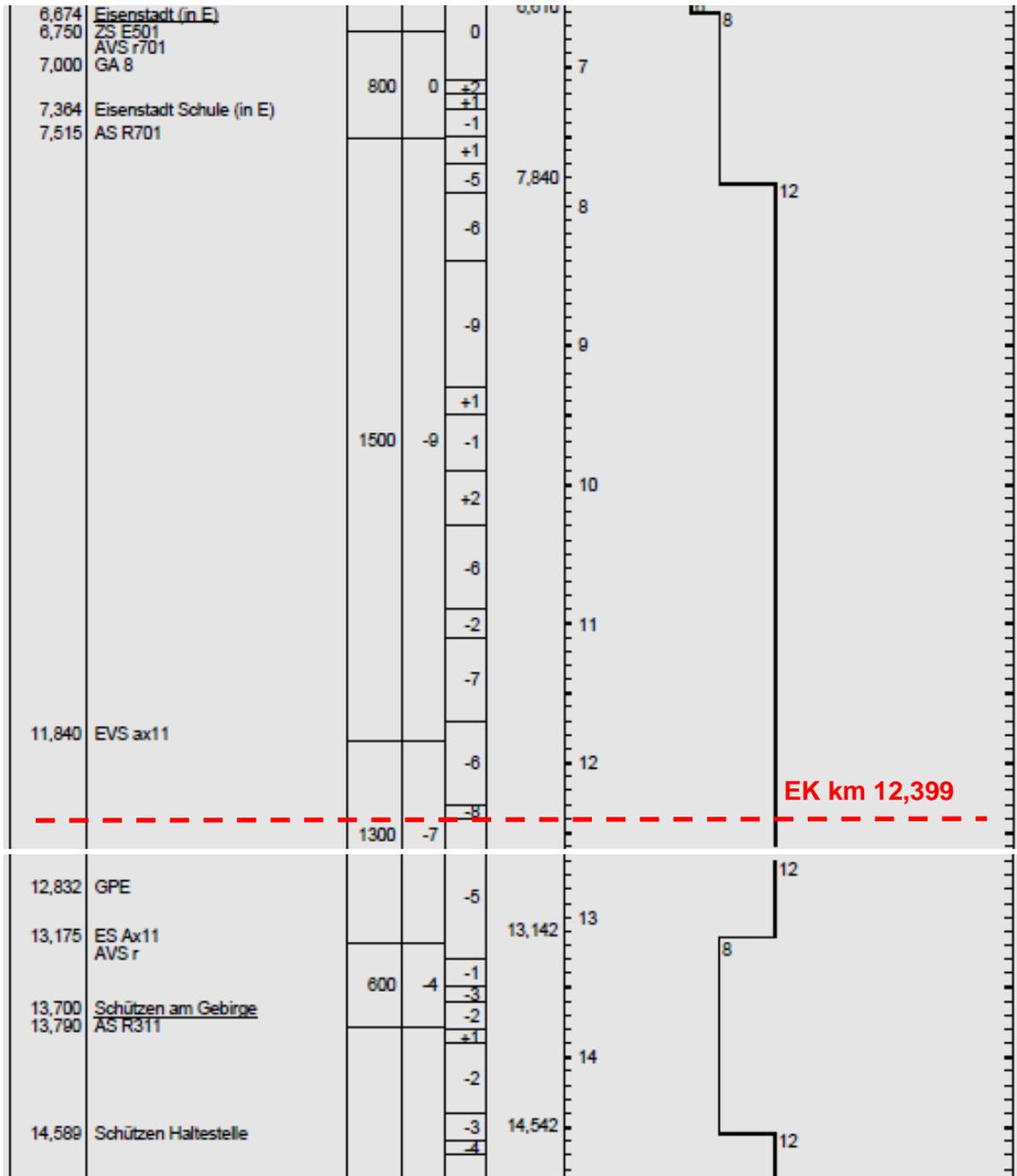


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 19501 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 120 km/h.

Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan 8. Änderungsheft Z 7862

BUCHFABRPLAN

8. Änderungsheft P/1

1. Teil

Dieses Heft enthält P-Fahrpläne.

Gültig vom 10. September 2012 bis
einschließlich 8. Dezember 2012

Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan 8. Änderungsheft – Quelle IM

BT 83 a Nb-Ef Bh = 136%		307 a Ef-Wul Bh = 75%		292 a Wul-Ns Bh = 93%	
7862			Vmax = 140 km/h Bhmax = 136% – GSM-R – A –		
4	5	6	1	2	3
16.11	x	16.15 16	80	6.7 7.4 7.9 12.8 13.1 13.7	Eisenstadt (in E) *E* Eisenst. Schule (in E) *Esu* EK km 12,399 GPE Schützen a.G.
21		21	120		

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan 8. Änderungsheft – Z 7862 – Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan 8. Änderungsheft des IM, Z 7862 betrug 120 km/h.

Geschwindigkeitseinschränkung durch La

Gemäß La 2012 Nummer 19 - Ost Teil 3/3 gab es im betroffenen Streckenanschnitt 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 Vorfalls

Am 21. September 2012 sollte Z 7862 von Wiener Neustadt Hbf über Bf Wulkaprodersdorf nach Bf Neusiedl am See geführt werden.

Der PKW näherte sich auf der Landstraße „L313“ von der Kreuzung „B50/L313“ kommend der ordnungsgemäß mit Lichtzeichen gesicherten EK im km 12,399 und versuchte diese trotz Rotlicht zu überqueren.

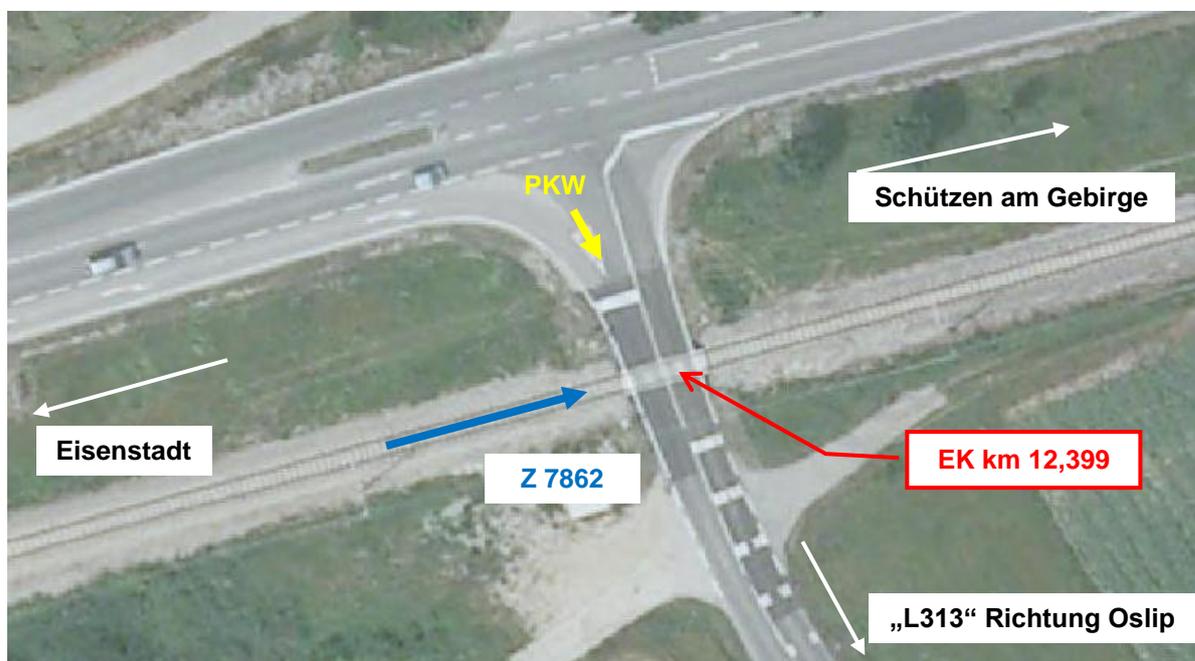


Abbildung 6 Lageplanskizze EK km 12,399 – Detail – Quelle Geodaten Land Burgenland

Durch den Zusammenprall wurde der PKW ca. 20 m mitgeschleift und in weiterer Folge nach links weggeschleudert, wo dieser dann zum Stillstand kam.

Der Twg kam ca. 300 m nach der EK in Richtung Bf Schützen am Gebirge zum Stillstand.

Durch das Unfallgeschehen wurde der Lenker im Fahrzeugwrack eingeklemmt und erlitt schwere Verletzungen.

Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.



Abbildung 7 Unfallwrack - Quelle Feuerwehr Oslip

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 8 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Teilweise schwere Beschädigung der EKSA.

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen

Twg teilweise stark beschädigt.
Totalschaden am PKW

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden an Fahrzeugen und Infrastruktur wurde auf € 40 000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Wulkaprodersdorf und Bf Schützen am Gebirge bis 17:33 Uhr.

Es kam zu Zugverspätungen und Zugausfällen im Personennahverkehr.
Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs.

5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- Lenker des PKW
- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU ÖBB Personenverkehr AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
 - Tzfz Z 7862 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des Twg 93 81 4124 019-3

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des Twg von Z 7862 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

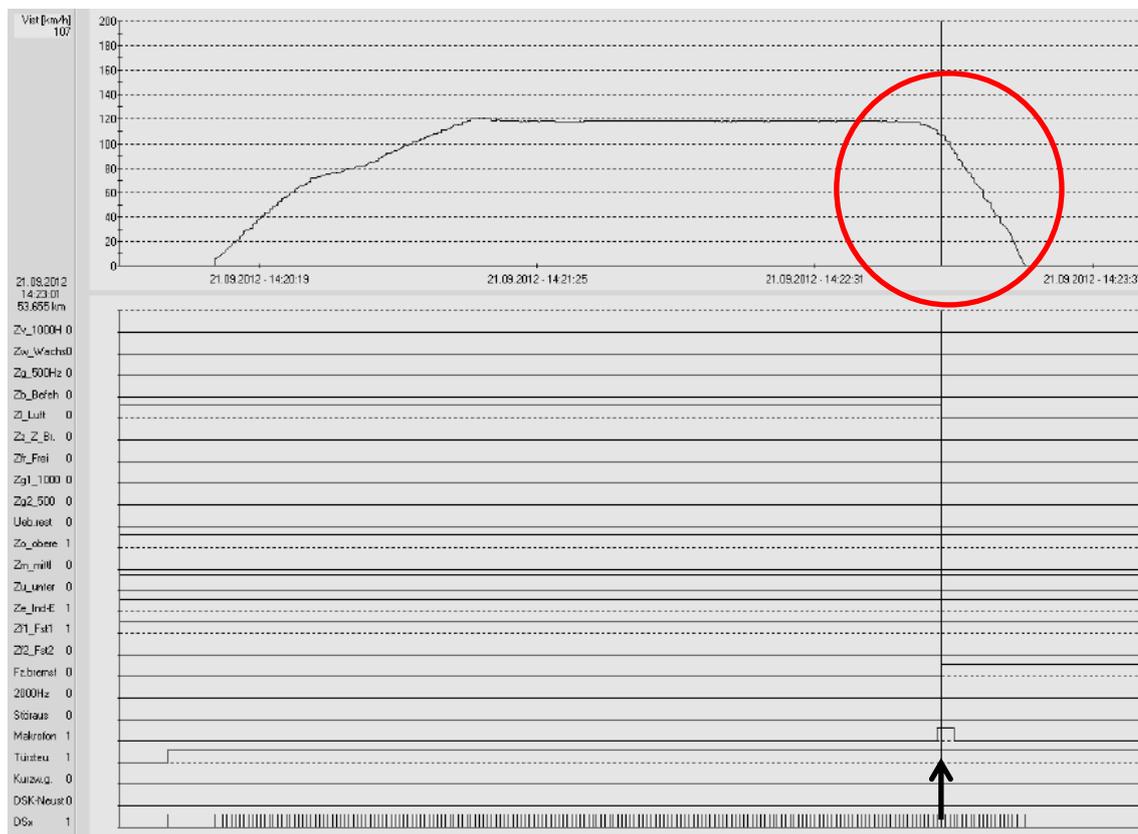


Abbildung 9 Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Twg 93 81 4124 019-3

Auswertung des Traktionsleisters:

Schnellbremsung registriert bei $v = 107 \text{ km/h}$

Signal „ACHTUNG“ registriert bei Einleitung der Schnellbremsung

Die registrierte Uhrzeit entspricht der OEZ

Die zulässige Geschwindigkeit wurde eingehalten.

6.2. Aussage Tzfz Z 7862

Wesentliche Aussagen liegen der SUB nicht vor.

6.3. Auswertung des EK-Stellungsschreibers

16:19:58,00	GLM1 II	Befahrung FRZB gespeichert FS 11 / 12
16:19:58,00	GLM1 I	Befahrung FRZB gespeichert FS 11 / 12
16:19:58,00	GLM1 II	Einschaltung erkannt in Ri.Abzw. Bruck a. d. Leitha 1 Gl.1 FS 11 / 12
16:19:58,00	GLM1 I	Einschaltung erkannt in Ri.Abzw. Bruck a. d. Leitha 1 Gl.1 FS 11 / 12
16:19:58,00	GLM1 II	EP-Msp. von 00h -> 02h SNI-High: 1Eh FS 11 / 12
16:19:58,00	GLM1 I	EP-Msp. von 00h -> 02h SNI-High: 1Eh FS 11 / 12
16:19:58,02	GLM1 II	AP-Msp. von 00h -> 01h SNI-High: 00h FS 1a / 1b.1
16:19:58,02	GLM1 I	AP-Msp. von 00h -> 01h SNI-High: 00h FS 1a / 1b.1
16:19:58,38	ZTM II	ZSB-Schnittstelle: Einschaltung erkannt Gleis 1
16:19:58,38	ZTM I	ZSB-Schnittstelle: Einschaltung erkannt Gleis 1
16:19:58,36	ZTM I	Befehl: Einschaltung Licht-/Schrankenmodul (Zugeinschaltung)
16:19:58,36	ZTM II	Befehl: Einschaltung Licht-/Schrankenmodul (Zugeinschaltung)
16:19:58,42	LSM II	Einschaltung mit BÜ-Programm 0 (Standard)
16:19:58,42	LSM I	Einschaltung mit BÜ-Programm 0 (Standard)
16:19:58,48	LSM I	Lz Gruppe 1 Gelb eingeschaltet (S1 S3 S2 S4 S5):
16:19:58,48	LSM II	Lz Gruppe 1 Gelb eingeschaltet (S1 S3 S2 S4 S5):
16:19:58,70	ZTM I	Befehl: Anlagenzustand: Einschaltung erkannt
16:19:58,70	ZTM II	Befehl: Anlagenzustand: Einschaltung erkannt
16:19:58,96	LSM II	HALT-Melder ein
16:19:58,96	LSM I	HALT-Melder ein
16:19:59,10	ZTM I	LFÜ Wirkstellung
16:19:59,10	ZTM II	LFÜ Wirkstellung
16:19:59,12	ZTM II	ZSB-Schnittstelle: HALT-Melder gesetzt
16:19:59,12	ZTM I	ZSB-Schnittstelle: HALT-Melder gesetzt
16:20:00,30	ZTM I	LFÜ Grundstellung
16:20:00,30	ZTM II	LFÜ Grundstellung
16:20:00,30	ZTM I	Erdschlußüberwachung Wirkstellung
16:20:00,30	ZTM II	Erdschlußüberwachung Wirkstellung
16:20:00,30	ZTM I	Batterie-Unterspannung Wirkstellung
16:20:00,30	ZTM II	Batterie-Unterspannung Wirkstellung
16:20:00,72	GLM1 I	Fahrt in Einschalttrichtung beendet FS 11 / 12
16:20:00,72	GLM1 II	Fahrt in Einschalttrichtung beendet FS 11 / 12
16:20:00,72	GLM1 I	EP-Msp. von 02h -> 00h SNI-High: 00h FS 11 / 12
16:20:00,72	GLM1 II	EP-Msp. von 02h -> 00h SNI-High: 00h FS 11 / 12
16:20:02,22	ZTM I	Erdschlußüberwachung Grundstellung
16:20:02,22	ZTM II	Erdschlußüberwachung
16:20:02,22	ZTM I	Batterie-Unterspannung Grundstellung
16:20:02,22	ZTM II	Batterie-Unterspannung Grundstellung
16:20:02,46	LSM II	Fahrbahnlichter eingeschaltet
16:20:02,46	LSM I	Fahrbahnlichter eingeschaltet

Abbildung 10 Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA - Quelle IM

16:20:02,48	LSM II	Lz Gruppe 1 Rot eingeschaltet (S1 S3 S2 S4 S5):
16:20:02,48	LSM I	Lz Gruppe 1 Rot eingeschaltet (S1 S3 S2 S4 S5):
16:20:02,60	LSM II	Gesamtrot ausreichend
16:20:02,60	LSM I	Gesamtrot ausreichend
16:20:02,60	LSM II	Hauptrot in allen Signalen vorhanden Rotlicht ohne Ausfall in Ordnung
16:20:02,60	LSM I	Hauptrot in allen Signalen vorhanden Rotlicht ohne Ausfall in Ordnung
16:20:03,74	ZTM I	Befehl: Anlagenzustand: Rotlicht am Bü
16:20:03,74	ZTM II	Befehl: Anlagenzustand: Rotlicht am Bü
16:20:17,70	GLM1 II	BÜ erreicht Gl.1 FS 1a
16:20:17,70	GLM1 I	BÜ erreicht Gl.1 FS 1a
16:20:17,70	GLM1 II	Gegenfahrt freigegeben FS 15 / 16 FS 1a
16:20:17,70	GLM1 I	Gegenfahrt freigegeben FS 15 / 16 FS 1a
16:20:17,70	GLM1 II	Gegenfahrt gesperrt für FS 11 / 12 FS 1a
16:20:17,70	GLM1 I	Gegenfahrt gesperrt für FS 11 / 12 FS 1a
16:20:17,70	GLM1 II	AP-Msp. von 01h -> 02h SNI-High: 0Ah FS 1a / 1b.1
16:20:17,70	GLM1 I	AP-Msp. von 01h -> 02h SNI-High: 0Ah FS 1a / 1b.1
16:20:18,62	GLM1 II	BÜ befahren Gl.1 FS 1a / 1b
16:20:18,62	GLM1 I	BÜ befahren Gl.1 FS 1a / 1b
16:20:18,62	GLM1 II	AP-Msp. von 02h -> 03h SNI-High: 1Eh FS 1a / 1b.1 2
16:20:18,62	GLM1 I	AP-Msp. von 02h -> 03h SNI-High: 1Eh FS 1a / 1b.1
16:20:18,98	ZTM I	BF-Bearbeitung Gl1 Ri1 Msp von 03h -> 00h
16:20:18,98	ZTM II	BF-Bearbeitung Gl1 Ri1 Msp von 03h -> 00h
16:20:18,98	ZTM I	BF-Bearbeitung Gl1 Ri1 Msp von 03h -> 00h
16:20:18,98	ZTM II	BF-Bearbeitung Gl1 Ri1 Msp von 03h -> 00h
**16:20:19,46	LSM II	S3 rot Hauptlampe stromlos
**16:20:19,46	LSM I	S3 rot Hauptlampe stromlos
**16:20:19,82	ZTM I	Licht-/Schrankenmodul Fehler erkannt
**16:20:19,82	ZTM II	Licht-/Schrankenmodul Fehler erkannt
16:20:19,84	ZTM I	ZSB-Schnittstelle: BÜ-Fehler gesetzt
16:20:19,84	ZTM II	ZSB-Schnittstelle: BÜ-Fehler gesetzt
**16:20:19,82	ZTM I	Gesamtanlage
**16:20:19,82	ZTM II	Gesamtanlage Fehler

Abbildung 11 Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA (Fortsetzung) - Quelle IM

Die EKSA der EK km 12,399 der Strecke 19501 hat zum Zeitpunkt des Unfalls dem Straßenverkehr „HALT“ geboten und es lagen bis zur Beschädigung der EKSA als Folge des Zusammenpralls keine Störungen vor.

Die rot markierten Zeilen zeigen, dass um 16:20:02,48 alle Signalgeber der EKSA dem Straßenverkehr „HALT“ geboten haben.

Die schwarz markierten Zeilen zeigen, dass um 16:20:19,46 der Signalgeber „S3“ beim Unfall beschädigt wurde.

6.4. Lokalausweis durch die SUB

Am 28. September 2012, zwischen 07:30 Uhr und 09:00 Uhr erfolgte an der EK km 12,399 ein Lokalausweis durch die SUB und einem Vertreter einer Bürgerinitiative aus der Gemeinde Oslip (die Gemeinde Oslip ist über die Landesstraße „L313“ mit der Bundesstraße „B50“ verbunden. Unmittelbar vor der Kreuzung „B50“/„L313“ liegt die EK km 12,399.

Der Lokalausweis hat ergeben, dass die EK den geltenden gesetzlichen Bestimmungen entsprechend bescheidgemäß errichtet wurde. Die erforderlichen Straßenverkehrszeichen und Lichtzeichen sind ordnungsgemäß aufgestellt und gut sichtbar. Die Bodenmarkierungen im Straßenverlauf der „L313“ sind in einem einwandfreien Zustand. Aus Sicht der SUB sind keine zusätzlichen Lichtzeichen erforderlich.

Im Beobachtungszeitraum wurde festgestellt, dass auf der „B50“ in beiden Fahrrichtungen ein hohes Verkehrsaufkommen gegeben ist. Dadurch ergibt sich im Kreuzungsbereich mit der „L313“ ein permanenter Rückstau bei den auf der „L313“ in Richtung B50 verkehrenden Straßenfahrzeugen. Durch den Rückstau bildet sich sehr oft eine Fahrzeugkolonne, die über die ca. 25 m vor dem Kreuzungspunkt der „L313“ mit der „B50“ auf der „L313“ befindlichen EK reicht.

Im Beobachtungszeitraum wurde festgestellt, dass einige PKW und ein im Linienverkehr eingesetzter Bus unmittelbar auf der EK zum Stillstand kamen, um auf die Weiterfahrt zu warten.

Bei der Befragung von Fahrzeuglenkern ergaben sich folgende verkürzt wiedergegebene Aussagen:

- Es geht ohnedies gleich weiter (Auflösung des Rückstaus).
- Ich habe nicht auf die EK geachtet.
- Ich weiß wann die Züge verkehren und jetzt kommt keiner.
- Das Eisenbahnunternehmen sollte sich etwas einfallen lassen um die EK besser zu sichern.
- Die Züge sollten langsamer fahren, besser wäre überhaupt ein Anhalten vor der EK.

Des Weiteren wurde bei der Frage, inwieweit die Bestimmungen der StVO 1960 sowie der EisbKrV 2012 bezüglich des Verhaltens bei einer EK bekannt sind, zum Teil große Unkenntnis festgestellt.

Gemäß § 18 StVO 1960 „Hintereinanderfahren“ gilt:

(3) Müssen die Lenker hintereinanderfahrender Fahrzeuge anhalten und reicht die Reihe der anhaltenden Fahrzeuge auf dem betreffenden Fahrstreifen bis zu einer Querstraße, einem Schutzweg, einer Radfahrerüberfahrt oder einer die Fahrbahn querenden Gleisanlage zurück, so haben die Lenker weiterhin auf demselben Fahrstreifen herannahender Fahrzeuge so anzuhalten, daß der Verkehr auf der Querstraße, dem Schutzweg, der Radfahrerüberfahrt oder Gleisanlage nicht behindert wird.

(4) Der Lenker eines Fahrzeuges mit größeren Längsabmessungen (Lastfahrzeuge, Kraftwagenzüge, Omnibusse u. dgl.) hat auf Freilandstraßen nach einem solchen Fahrzeug einen Abstand von mindestens 50 m einzuhalten.

Gemäß § 97 EisbKrV 2012 „Allgemeine Gebote“ gilt:

(1) Die Straßenbenützer haben sich ab dem Standort der Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ oder „Bahnübergang mit Schranken“ auf Grund der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie der Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung unter Beachtung vorhandener Vorschriftszeichen bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung so zu verhalten und insbesondere ihre Geschwindigkeit so zu wählen, dass sie erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung verlässlich anhalten können.

(2) Die Straßenbenützer haben sich bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung durch Ausblick auf den Bahnkörper, soweit dies die örtlichen Verhältnisse zulassen, und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale nach beiden Richtungen der Bahn zu überzeugen, ob ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich ist oder ob sie vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben.

(3) In ihrer Mobilität eingeschränkte Personen haben sich der zusätzlichen Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung, soweit sie für ihre Art der Einschränkung vorhanden sind, zur Beurteilung, ob ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich und erlaubt ist, zu bedienen.

(4) Ist ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung nicht möglich oder haben die Straßenbenützer aufgrund des Vorschriftszeichens „Halt“ oder aufgrund von Lichtzeichen, von Lichtzeichen mit Schranken, von Schranken oder aufgrund eines von Bewachungsorganen gegebenen Anhaltegebotes vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten, haben diese, je nachdem, was sie zuerst erreichen,

- 1. vor der Haltelinie oder Ordnungslinie, wenn eine solche vorhanden ist, oder*
- 2. vor dem Andreaskreuz, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene, oder*
- 3. vor dem Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene, oder*
- 4. vor dem Schrankenbaum vor der Eisenbahnkreuzung oder*
- 5. vor dem Bewachungsorgan oder vor der Hilfseinrichtung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene*

anzuhalten.

(5) Die Lenker von Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t sowie von Zugmaschinen, Fuhrwerken und Motorkarren haben vor Eisenbahnkreuzungen mit Straßen außerhalb von Ortsgebieten, die durch Lichtzeichen, Lichtzeichen mit Schranken oder Schranken gesichert sind, in einem Abstand von etwa 100 m vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten, wenn diese den Straßenbenützern Halt gebieten und dies den Lenkern dieser Fahrzeuge rechtzeitig erkennbar ist.

6.5. Statistische Auswertung von EK – Unfällen auf der EK km 12,399

Unfälle im Zeitraum vom Juni 2009 bis 21. September 2012

Datum	Uhrzeit	Schienenfahrzeug	Straßenfahrzeug	Verletzte Personen			
				keine	tödlich	schwer	leicht
19.08.2009	17:58	Z 7832	PKW	<input type="checkbox"/>	-	-	2
29.01.2010	10:56	Z 7820	LKW	<input type="checkbox"/>	-	2	-
11.05.2011	15:50	Z 2630	PKW	<input type="checkbox"/>	1	-	-
12.06.2011	14:55	Z 2628	PKW	<input checked="" type="checkbox"/>			
24.05.2012	18:50	Z 7829	PKW	<input type="checkbox"/>	-	-	1
30.06.2012	12:40	Z 7815	PKW	<input type="checkbox"/>	-	1	-
21.09.2012	16:20	Z7862	PKW	<input type="checkbox"/>	-	1	-

Abbildung 12 Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 12,399"

7. Schlussfolgerungen

Z 7862 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gemäß gesichert und bot dem Straßenverkehr „HALT“.

Der Lenker des PKW 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

Keine

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

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlungen	richtet sich an
12.1 A-2012/103	Abhalten von besonderen Informationsveranstaltungen vor Ort über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. in Gemeinden, in Schulen, direkt bei der EK udgl.).	Herr Landes- hauptmann vom Burgenland
12.2 A-2012/104	Schwerpunktaktion der Exekutive direkt vor Ort bei der EK.	Landespolizei- kommando Burgenland
12.3 A-2012/105	Schulung der im Linienverkehr eingesetzten Buslenker über das StVO-konforme Verhalten im Bereich einer EK	Busunternehmen
12.4 A-2012/106	Überprüfung, inwieweit im Rahmen eines Pilotversuchs eine gesonderte Kennzeichnung des unmittelbaren Kreuzungsbereiches zwischen Schiene und Straße aufgebracht werden kann. Vorgeschlagen wird folgende Variante: <div data-bbox="512 1211 1034 1570" style="text-align: center;"> <p>Das Diagramm zeigt eine T-förmige Kreuzung. Eine horizontale Linie, beschriftet als 'Schiene', verläuft von links nach rechts. Eine vertikale Linie, beschriftet als 'Straße', verläuft von oben nach unten. Der rechteckige Bereich, in dem die Schiene und die Straße sich überschneiden, ist mit einem gelben Gittermuster gefüllt, was eine besondere Kennzeichnung des Kreuzungsbereiches darstellt.</p> </div>	BMVIT Herr Landes- hauptmann vom Burgenland

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlungen	richtet sich an
12.5 A-2012/107	Errichtung einer Rotlichtüberwachungskamera zur Überwachung des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer bei haltzeigenden Lichtzeichen der EK.	Herr Landes- hauptmann vom Burgenland

Wien, am 4. Dezember 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 genehmigt.

Beilage: Auszug Bescheid vom 10. April 2007
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Beilage Auszug Bescheid vom 10. April 2007

AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG

Abt. 5 – Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr

Hauptreferat I - Verkehr

7001 Eisenstadt, Europaplatz 1

E-Mail: post.abteilung5@bgld.gv.at

Zahl: 5-V-A7124/26-2007
(Bei Antwortschreiben bitte anführen)

Eisenstadt, am 10.4.2007

Tel.: (02682) 600
Durchwahl 2901
Fax: (02682) 600-2790
SB: Dr. Fritz

Betreff: ÖBB Infrastruktur Bau AG, Wien, ÖBB-Strecke Wulkaprodersdorf - Parndorf;

- a) Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 11,245 und in km 12,399 in Oslip
- b) Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 12,939, 13,963, 14,232, 14,546 und in km 15,131 in Schützen am Gebirge
- c) Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 16,976, 17,796, 19,070, 19,588 und in km 19,921 in Donnerskirchen
- d) Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 21,212, 23,310, 23,564 und in km 25,610 jeweils mit einer Gemeindestraße in Purbach am Neusiedler See
- e) Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 27,736 und in km 28,657 in Breitenbrunn
- f) Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 29,476 und in km 29,556 jeweils mit einer Gemeindestraße in Winden am See
- g) Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 31,726 und in km 32,187 jeweils mit einer Gemeindestraße in Jois
- h) Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 33,367 mit einer Gemeindestraße in Neusiedl am See

BESCHIED

Der Landeshauptmann von Burgenland als Eisenbahnbehörde entscheidet gem. § 12 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957 i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006, über den Antrag der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG (nun ÖBB Infrastruktur Bau AG) vom 18.12.2006 wie folgt:

SPRUCH

I. Gemäß § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006, in Verbindung mit § 8 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung

1961 (EKVO), BGBl. Nr. 2/1961, i.d.F. BGBl. Nr. 123/1988, wird entschieden, dass die Eisenbahnkreuzung in km 16,976 mit der Landesstraße L 209 Oggauer Straße auf der Fahrbahn durch eine zuggeschaltete Vollschrakenanlage mit Lichtzeichen (8 Signalgeber, Anmerkung: davon 4 Signalgeber für den Teil der Straße „Fahrbahn“) im Gemeindegebiet von Breitenbrunn der ÖBB Strecke Wulkaprodersdorf – Parndorf zu sichern ist.

II. Gem. § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006, in Verbindung mit § 9 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO), BGBl. Nr. 2/1961 i.d.F. BGBl. Nr. 123/1988, wird entschieden, dass

a) die Eisenbahnkreuzung in km 11,245 mit einer Gemeindestraße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (4 Signalgeber) und

b) die Eisenbahnkreuzung in km 12,399 mit der Landesstraße L 313 Osliper Straße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (5 Signalgeber)
jeweils im Gemeindegebiet von Oslip,

c) die Eisenbahnkreuzung in km 12,939 mit einer Gemeindestraße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (4 Signalgeber),

d) die Eisenbahnkreuzung in km 13,963 mit einer Gemeindestraße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (5 Signalgeber),

e) die Eisenbahnkreuzung in km 14,232 mit einer Gemeindestraße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (4 Signalgeber),

f) die Eisenbahnkreuzung in km 14,546 mit der Landesstraße L236 Schützener Straße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (5 Signalgeber) und

g) die Eisenbahnkreuzung in km 15,131 mit einer Gemeindestraße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (4 Signalgeber)

jeweils im Gemeindegebiet von Schützen am Gebirge,

h) die Eisenbahnkreuzung in km 16,976 mit der Landesstraße L 209 Oggauer Straße auf dem Radweg durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (Anmerkung: 4 Signalgeber für den Teil der Straße „Radweg“),

i) die Eisenbahnkreuzung in km 17,796 mit einer Gemeindestraße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (4 Signalgeber),

j) die Eisenbahnkreuzung in km 19,070 mit einer Gemeindestraße durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (5 Signalgeber),

der ÖBB Strecke Wulkaprodersdorf – Parndorf zu sichern sind.

B E G R Ü N D U N G

Die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG (nun ÖBB Infrastruktur Bau AG) hat mit Schreiben vom 18.12.2006 bekannt gegeben, dass im Zuge des Projektes „Vereinfachter Fernbedienbetrieb Eisenstadt – Neusiedl am See“, alle schienengleichen Eisenbahnübergänge auf diesem Streckenabschnitt künftig technisch gesichert werden sollen und hierfür um die Entscheidung gem. § 49 Abs. 2 EisbG angesucht.

Über diesen Antrag wurden am 21.3.2007 und 22.3.2007 mündliche Verhandlungen in den betroffenen Gemeinden unter Beiziehung des nichtamtlichen Sachverständigen für die Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen durchgeführt und hiebei folgender Befund erhoben:

„Mit dem Projekt der ÖBB „Vereinfachter Fernbedienbetrieb Eisenstadt – Neusiedl am See“ wird in diesem betroffenen Streckenabschnitt die Geschwindigkeit auf der Bahn bis zu 120 km/h angehoben. Aus diesem Grunde sind die nichttechnisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen technisch zu sichern. Die bestehenden nichttechnischen Sicherungen sind wegen der Geschwindigkeitsanhebung nicht mehr zulässig. Die derzeit geforderten Sichträume gem. § 4 oder § 6 EKVO 1961 sind nicht mehr für die neue Sicherungsart bestimmend und somit nicht relevant. Die bestehenden technischen Sicherungen bleiben weiterhin und werden mit der Errichtung der neuen Stellwerke angepasst. Alle Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen werden künftig vom Bahnhof Eisenstadt fernüberwacht.

Auf der Schiene wird künftig eine Frequenz von durchschnittlich 70 Zügen in 24 Stunden erwartet.

Die Frequenz auf der Straße beträgt bei den Gemeindestraßen in der Regel weniger als 100 Fahrzeuge in 24 Stunden. Eine höhere Frequenz und die Frequenz auf den Landesstraßen wird bei den einzelnen Eisenbahnkreuzungen gesondert angeführt.

Die Beurteilung des sich kreuzenden Verkehrs zwischen Straße und Schiene unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse erfolgt auf Grund dieser Angaben und der Angaben bei den einzelnen Eisenbahnkreuzungen.

Durch die geringfügigen Lageänderungen der Streckgleisführung ergeben sich bei den Eisenbahnkreuzungen neue kilometrische Lagen.

Eisenbahnkreuzung in km 11,241 (km 11,245 neu):

Derzeit wird diese Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 EKVO 1961 durch „Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes“ gesichert.

Künftig soll die gegenständliche Eisenbahnkreuzung gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage (4 Signalgeber) gesichert werden.

Diese Eisenbahnkreuzung befindet sich im Freiland im Verlaufe einer Gemeindestraße im Gemeindegebiet von Oslip.

Eisenbahnkreuzung in km 12,395 (km 12,399 neu):

Derzeit wird diese Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 EKVO 1961 durch „Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes“ gesichert.

Die Frequenz auf dieser Straße beträgt 1900 Fahrzeuge in 24 Stunden.

Künftig soll die gegenständliche Eisenbahnkreuzung gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage (5 Signalgeber) gesichert werden.

Diese Eisenbahnkreuzung befindet sich im Freiland im Verlaufe der Landesstraße L 313 Osliper Straße im Gemeindegebiet von Oslip.

Eisenbahnkreuzung in km 12,937 (km 12,939 neu)

Derzeit wird diese Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 EKVO 1961 durch „Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes“ gesichert.

Künftig soll die gegenständliche Eisenbahnkreuzung gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage (4 Signalgeber) gesichert werden.

Diese Eisenbahnkreuzung befindet sich im Freiland im Verlaufe einer Gemeindestraße im Gemeindegebiet von Schützen am Gebirge.

Eisenbahnkreuzung in km 13,960 (km 13,963 neu)

Derzeit wird diese Eisenbahnkreuzung gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage gesichert.

Die Frequenz auf dieser Straße beträgt weniger als 500 Fahrzeuge in 24 Stunden.

GUTACHTEN

Gegen die Entscheidung, die Eisenbahnkreuzung in km 16.970 (km 16,976 neu) der Strecke Wulkaprodersdorf – Parndorf, gemäß § 49 Abs. 2 EisebG in Verbindung mit § 8 EKVO 1961 auf der Fahrbahn durch eine Vollschrankenanlage mit Lichtzeichen zu sichern, besteht kein Einwand.

Gegen die Entscheidung, die Eisenbahnkreuzungen (hier nur mit der alten km-Angabe) in km 11,241, **km 12,395**, km 12,937, km 13,960, km 14,229, km 14,545, km 15,127, km 16,970 auf dem Radweg, km 17,792, km 19,066, km 19,584, km 19,918, km 21,207, km 23,304, km 23,558, km 25,603, km 27,733, km 28,649, km 29,467, km 29,549, km 31,717, km 32,177 und km 33,359 der Strecke Wulkaprodersdorf – Parndorf, gemäß § 49 Abs. 2 EisebG in Verbindung mit § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage zu sichern, besteht kein Einwand.“

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, wurde festgestellt, dass aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes die Installierung der Lichtzeichenanlagen bzw. deren Anpassung und die Anpassung einer Vollschrankenanlage begrüßt wird.

Auch haben die Vertreter der Gemeinden Oslip, Schützen am Gebirge, Donnerskirchen, Breitenbrunn, Purbach am Neusiedler See, Winden am See, Jois und Neusiedl am See sowie der Vertreter des Straßenbauamtes Eisenstadt und der Bezirkshauptmannschaft Eisenstadt/Umgebung den geplanten technischen Kreuzungsschutz befürwortet.

Die Entscheidung gem. § 49 Abs. 2 EisebG hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen in km 14,058, 16,145 und 20,705 konnte entfallen, da zwischenzeitlich eine Vereinbarung zwischen der ÖBB Infrastruktur Bau AG und den betroffenen Gemeinden Schützen am Gebirge und Purbach am Neusiedler See über deren Auflassung geschlossen wurde.

Die Entscheidung stützt sich somit auf die im Spruch zitierten Gesetzesstellen und das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere die durchgeführten mündlichen Verhandlungen und das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für die Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT (Auszug), eingelangt am 22. November 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 Burgenland.
- c) 3. Die Sicherheitsempfehlungen gemäß Punkt 12.1, 12.4 und 12.5 ist an den Landeshauptmann von Burgenland als zuständige Behörde gerichtet und von diesem umzusetzen.
- d) 4. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.2 ist an das Landespolizeikommando Burgenland gerichtet und von diesem umzusetzen.
- e) 5. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.3 ist an das Busunternehmen gerichtet und von diesem umzusetzen.
- f) 6. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.4 ist an das BMVIT gerichtet und von den zuständigen Fachabteilungen umzusetzen.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- g) 1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- h) 2. Für das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei der Übersetzung solcher Übergänge sowie für die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Zeichen gelten gemäß § 6 StVO 1960 die eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Die diesbezüglichen eisenbahnrechtlichen Vorschriften sind die Bestimmungen der §§ 96ff EisebKrV 2012
- i) 3. Die Sicherheitsempfehlung gemäß der Punkte 12.1. ist an den Landeshauptmann von Burgenland und die Sicherheitsempfehlung 12.2 an das Landespolizeikommando Burgenland gerichtet und von diesen jeweils umzusetzen. Bezüglich dieser Sicherheitsempfehlungen darf auf die Bestimmungen des § 162 EisebG verwiesen werden.
- j) 4. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.3 ist an das Busunternehmen gerichtet und von diesem umzusetzen.

und deren Berücksichtigung

Litera	Anmerkung
a)	-
b)	-
c)	-
d)	-
e)	-
f)	-
g)	-
h)	-
i)	-
j)	-

Litera Stellungnahme des BMVIT (Auszug - Fortsetzung), eingelangt am 22. November 2012

- k) 5. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.4 ist an das BMVIT und an den Landeshauptmann von Burgenland. Der Inhalt dieser Sicherheitsempfehlung ist u.A. Gegenstand eines bei der Forschungsgemeinschaft Straße und Schiene (FSV) eingerichteten Arbeitsausschusses.
- l) 6. Die Sicherheitsempfehlungen gemäß Punkt 12.5 ist an den Landeshauptmann von Burgenland gerichtet. Diesbezüglich darf auf die Bestimmungen des § 50 EiszG verwiesen werden, wonach Bezirksverwaltungsbehörden und im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion diese, bildverarbeitende technische Einrichtungen und im Falle der Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit solche, mit denen die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges an einem Punkt gemessen werden kann (punktuelle Geschwindigkeitsmessung), verwenden dürfen. Die Anordnung derartiger Einrichtungen obliegt den vorangeführten Behörden.

Litera	Anmerkung
k)	-
l)	-