



Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich

ZUSAMMENPRALL ZUG 72365 MIT LKW

am 6. März 2012

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 26101
Bf Steindorf bei Straßwalchen
EK km 1,522**

BMVIT-795.291-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.....	3
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
2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 26101.....	8
2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 280	9
2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La	10
2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle	10
3. Beschreibung des Vorfalles	10
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen	12
4.1. Verletzte Personen	12
4.2. Sachschäden an Infrastruktur.....	12
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen.....	12
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	14
6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf	14
6.2. Aussage Tzf Z 72365.....	15
6.3. Aussage Lenker des nachfahrenden LKW	15
6.4. Auswertung Stellungsschreiber	15
7. Zusammenfassung der Erkenntnisse.....	15
8. Maßnahmen des IM	16
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten.....	16
10. Ursache.....	16
11. Berücksichtigte Stellungnahmen	16
12. Sicherheitsempfehlungen.....	16
Beilage Auszug aus dem Bescheid zur Sicherung der EK km 1,522	17
Beilage Auszug aus § 40-Erklärung zur EK km 1,522.....	21
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen	22

Verzeichnis der Regelwerke

RL 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
EisbG	Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i.d.F. BGBl. I Nr. 25/2010
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl. I Nr. 40/2012
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006, BGBl. II Nr. 279/2006
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung, BGBl. II Nr. 398/2008
EKVO	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961 i.d.F. BGBl. Nr. 123/1988

Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

DV V2	Signalvorschrift des IM
DV V3	Betriebsvorschrift des IM
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift des IM

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich 6
Abbildung 2	Lageplanskizzen Bf Steindorf bei Straßwalchen - Quelle IM 7
Abbildung 3	Auszug aus VzG Strecke 26101 - Quelle IM 8
Abbildung 4	Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 – Quelle IM 9
Abbildung 5	Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 - Quelle IM 9
Abbildung 6	Luftbild der EK km 1,522 - Quelle DORIS Land Oberösterreich 10
Abbildung 7	Ansicht der EK km 1,522 in Fahrtrichtung des LKW - Quelle IM 11
Abbildung 8	Tabelle „Verletzte Personen“ 12
Abbildung 9	Ansicht des beschädigten LKW - Quelle IM 12
Abbildung 10	Wegbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tfz 2068 024-5 – Quelle VK 14

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

AS	Ausfahrtsignal
AVS	Ausfahrtsignal
BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
DB	Dienstbehelf
DV	Dienstvorschrift
EK	Eisenbahnkreuzung
Fdl	Fahrdienstleiter
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
LKW	Lastkraftwagen
NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahn-Sicherheitsbehörde)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PI	Polizeiinspektion
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
VK	Vehicle Keeper (Fahrzeughalter)
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Es erfolgte keine Untersuchung vor Ort durch die SUB.

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Abschlussbericht der PI Straßwalchen eingelangt am 19. April 2012
- Untersuchungsakt des IM eingelangt am 8. Mai 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 25. Mai 2012 beantwortet.

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art 19 Z 2 der RL 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des § 5 Abs 2 und 3 UUG durchgeführt.

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.

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 72365	Beteiligter
Lenker beteiligter LKW	Beteiligter
Lenker nachfolgender LKW	Zeuge
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister und VK
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Rail Cargo Austria AG	RU
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
Polizeiinspektion Straßwalchen	Exekutive
Staatanwaltschaft Salzburg	Justiz
BMWfJ - Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Dienstag, 6. März 2012, um 08:21 Uhr, ereignete sich auf der EK im km 1,522, im Bf Steindorf bei Straßwalchen (gesichert mit Andreaskreuz und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes) ein Zusammenprall zwischen Z 72365 und einem LKW.

Der Lenker des LKW wurde schwer verletzt.

Das Zugpersonal blieb unverletzt.

Die Ursache für den Zusammenprall war das Übersetzen der EK durch den LKW trotz Annäherung des Zuges.

Summary

Wednesday, 6th March 2012, at 08:21 o'clock, a collision between the train 72365 and a truck happened in station Steindorf bei Straßwalchen at the level crossing in km 1,522, (secured with St. Andrew's cross and ensure the necessary visible space).

The driver of the truck was seriously injured.

The train crew were unharmed.

The cause of the crash was that the truck tried to use the level crossing at the time as train 72365 approached.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Dienstag, 6. März 2012, um 08:21 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur AG

- Strecke 26101 von Bf Steindorf bei Straßwalchen nach Abzweigung Mining 1 (Bf Braunau am Inn)
- Bf Steindorf bei Straßwalchen
- Gleis 420,
- EK km 1,522

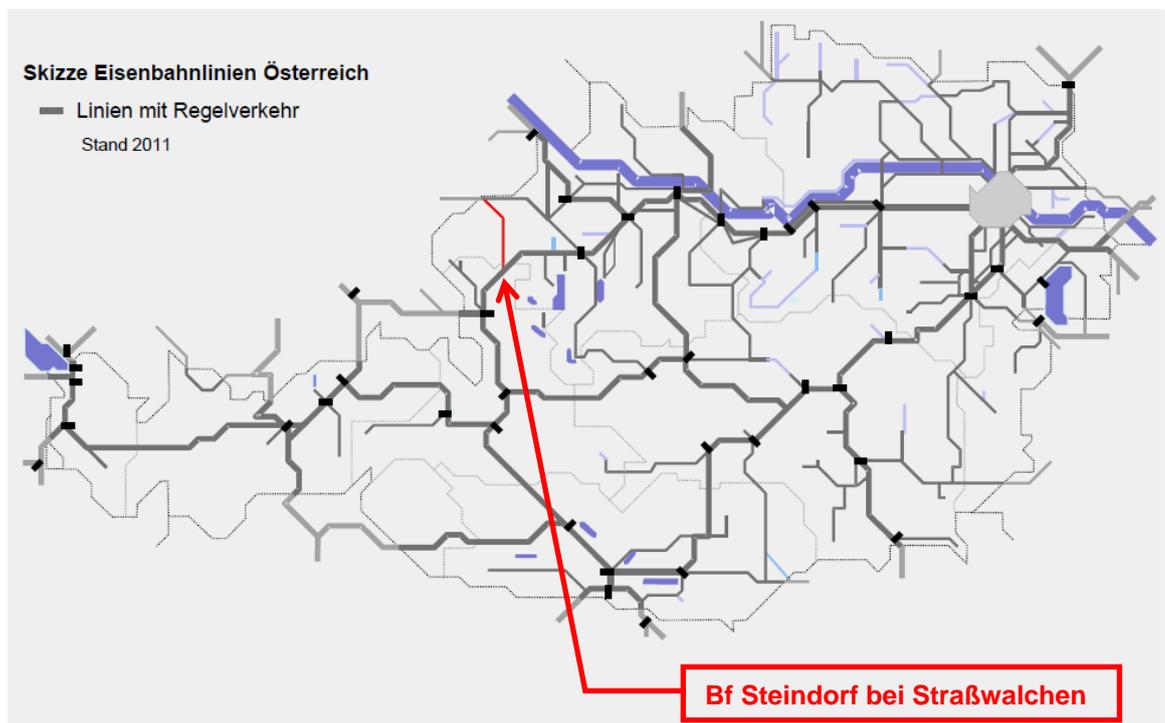


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlagen Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Bedeckt + 8 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse.

2.4. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

2.5. Örtliche Verhältnisse

Der Bf Steindorf bei Straßwalchen liegt im km 287,427 der zweigleisigen, elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 10102 (Knoten Rohr – Salzburg Hbf) und Ausgangspunkt der nicht elektrisch betriebenen eingleisigen ÖBB-Strecke 26101 (Bf Steindorf bei Straßwalchen – Abzweigung Mining 1 (Bf Braunau am Inn)). Der Bf Steindorf bei Straßwalchen ist sicherungstechnisch mit einem elektronischen Stellwerk der Bauart „Elektra“ ausgerüstet und wird von der Betriebsfernsteuerzentrale in Salzburg fernbedient.

Die EK im km 1,522 mit der Gemeindestraße „Köstendorferstraße“ ist in Fahrtrichtung von Z 72365 durch Andreaskreuz und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert. In der entgegengesetzten Fahrtrichtung erfolgt die Sicherung der EK durch Andreaskreuz und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus.

Straßenseitig war in Fahrtrichtung des LKW unter dem Andreaskreuz das Vorrangzeichen „HALT“ („STOPPTAFEL“) angebracht.

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

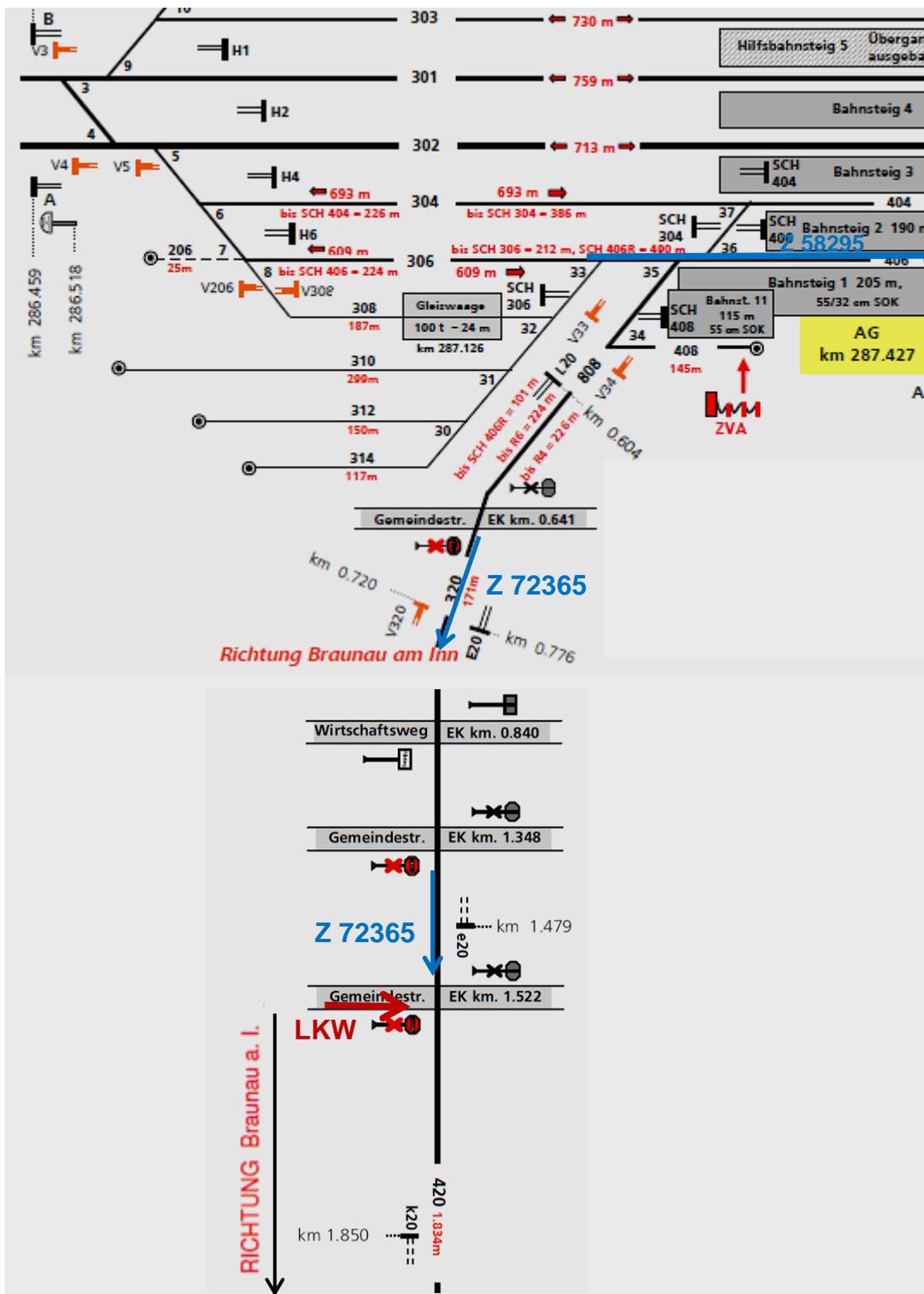


Abbildung 2 Lageplanskizzen Bf Steindorf bei Straßwalchen - Quelle IM

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

VG 72365 (Verschubgüterzug des RU)

Zuglauf:

Bf Steindorf bei Straßwalchen nach Bf Mattighofen

Zusammensetzung:

- Tfz 93 81 2068 024-5
- 72 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
- 13,8 m Gesamtzuglänge
- Buchfahrplan Heft 280 des IM
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 90 km/h
Bremschwindigkeit erforderlich 66 %
- Bremschwindigkeit vorhanden 86 % (laut Fahrzeugdatenbank des IM)
- durchgehend und ausreichend gebremst

Das Tfz wies eine gültige Registrierung im Österreichischen Schienenfahrzeug-Einstellungsregister auf.

Besetzung:

Tfzf

Zwei Verschubmitarbeiter

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 26101

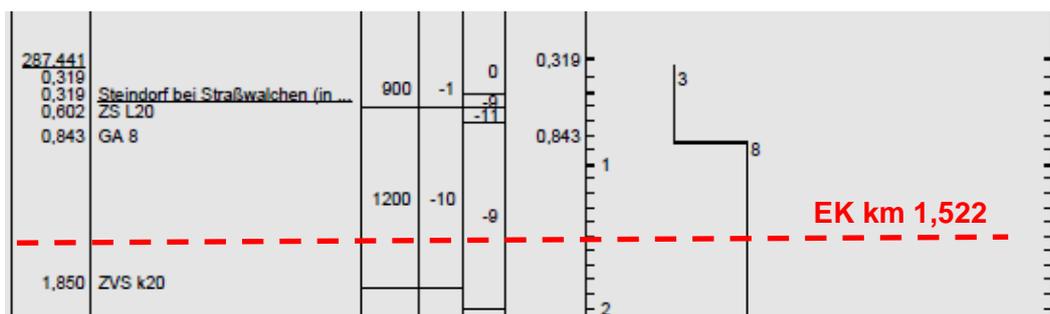


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 26101 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 80 km/h.

2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 280

BUCHFABRPLAN

Heft 280

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

Der Buchfahrplan enthält alle Fahrpläne der Strecken

Wels - Grünau im Almtal
(Wels -) Haiding - Aschach a.d.Donau
(Linz - Wels -) Neumarkt-Kallham - Simbach(Inn)
Attnang-Puchheim - Schärding
**(Freilassing DB - Salzburg -) Steindorf b. Strw. -
- Braunau am Inn - Simbach(Inn)**

Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 – Quelle IM

DG 45840 nP			VG 72365 nP		
BT 402 b	Sr-Nst	Bh = 54%	BT 665 c Nst-Mho		
665 a	Nst-Bru	Bh = 66%			
662 b	Bru-Sm	Bh = 31%			
45840		Vmax = 90 km/h Bhmax = 66% - GSM-R- A -	72365		
4	5	6	1	2	3
4.21	23	0.3	Steindorf b. Straß. (in Nst) *Nst*		8.14
	30	0.9	Steind.-Lagermax		
	70	2.6	(in Nst) *Nsl*		
4.28			EK km 1,522		8.19

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 - Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 des IM, betrug 70 km/h.

2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La

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

2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle

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

3. Beschreibung des Vorfalls

Am 6. März 2012 sollte Z 72365 (Lokzug 2068 024-5) von Bf Steindorf bei Straßwalchen nach Bf Mattighofen geführt werden.

Bei der signalmäßig tauglichen Ausfahrt von Z 72365 auf Gleis 420 im Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen in Richtung Bf Mattighofen wurden bei der Annäherung von Z 72365 an die EK km 1,522 akustische Signale „ACHTUNG“ abgegeben

Ein als LKW zugelassenes Pickup Nutzfahrzeug fuhr von Straßwalchen auf der Gemeindestraße „Köstendorferstraße“ in Richtung Köstendorf und näherte sich dabei (in Fahrtrichtung von Z 72365) von rechts der EK km 1,522.



Abbildung 6 Luftbild der EK km 1,522 - Quelle DORIS Land Oberösterreich

Vom Lenker eines nachfolgenden LKW wurde bei der Annäherung an die EK km 1,522 keine Bremslichter am voranfahrenden LKW wahrgenommen. Die Fahrgeschwindigkeit der hintereinander fahrenden LKW wurde mit ca. 25 bis 30 km/h angegeben.

Der Lenker des LKW übersah den sich nähernden Z 72365 und kollidierte beim Queren der EK mit dem Tfz.

Von Z 72365 wurde eine Schnellbremsung eingeleitet und Signal „ACHTUNG“ abgegeben.

Der Lenker des LKW wurde beim Zusammenprall schwer verletzt.



Abbildung 7 Ansicht der EK km 1,522 in Fahrtrichtung des LKW - Quelle IM

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

Kein Schaden an der Infrastruktur

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen

Der LKW wurde total zerstört.



Abbildung 9 Ansicht des beschädigten LKW - Quelle IM

Das Tzf 93 81 2068 024-5 wurde stark beschädigt.

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden am Tzf wurde auf € 10 000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Steindorf bei Straßwalchen und Bf Munderfing bis 09:16 Uhr

5. **Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen**

- Lenker des LKW
- Lenker eines nachfolgenden LKW
- IM ÖBB Infrastruktur AG
- RU Rail Cargo Austria AG
- ÖBB-Produktion GmbH (VK)
 - Tzf Z 72365 (ÖBB-Infrastruktur AG)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des Tzf von Z 72365 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den VK ausgewertet.

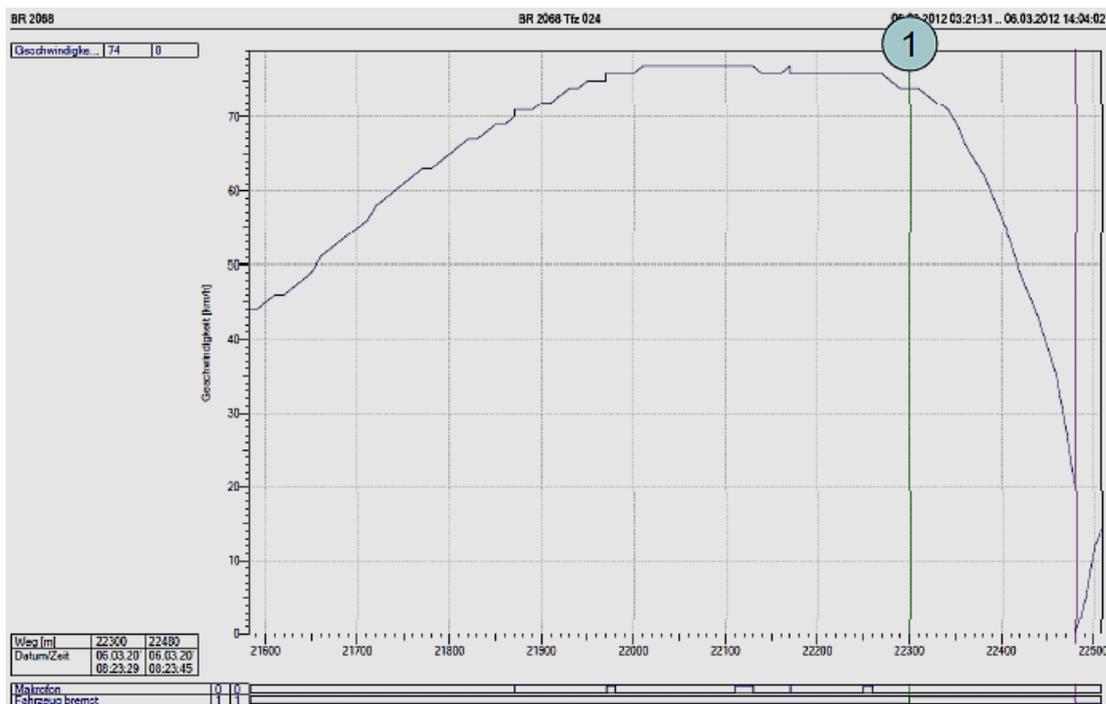


Abbildung 10 Wegbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tzf 2068 024-5 – Quelle VK

Auswertung des VK:

Pos. 1: Signal „ZL Luft“ (1/0):

Schnellbremsung wirksam bei ca. $v = 74$ km/h, ca. 180 m vor dem Stillstand
Signal „Makrofon“ (0/1): Wiederholte Bedienung Signal „ACHTUNG“ aufgezeichnet

Die registrierte Uhrzeit entspricht MEZ (=“Winterzeit“).

Die zulässigen Geschwindigkeiten wurden unter Berücksichtigung der Ungenauigkeit der Geschwindigkeitsmess- und -registriereinrichtung von Z 72365 eingehalten.

6.2. Aussage Tzfz Z 72365

(aufgenommen von der PI Straßwalchen, gekürzt und sinngemäß)

Es sollte Z 72365 von Bf Steindorf bei Straßwalchen nach Bf Mattighofen geführt werden. Nach der Abfahrt im Bf Steindorf bei Straßwalchen wurden auf der Fahrt bei mehreren EK die vorgeschriebenen akustischen Signale „ACHTUNG“ abgegeben.

Ca. 50 m vor der EK km 1,522 wurde wiederholt Signal „ACHTUNG“ abgegeben. Die EK war frei von querenden Fahrzeugen.

Beim Befahren der EK km 1,522 kam es plötzlich zu einem Zusammenprall mit einem die Köstendorferstraße in Richtung Köstendorf fahrenden LKW. Es wurde sofort eine Vollbremsung (Schnellbremsung) eingeleitet. Z 72365 kam im km 1,600 zum Stillstand.

6.3. Aussage Lenker des nachfahrenden LKW

(aufgenommen von der PI Straßwalchen, gekürzt und sinngemäß)

Um ca. 08:20 Uhr, bei der Fahrt mit einem LKW auf der Köstendorferstraße in Richtung Köstendorf fuhr der unfallsbeteiligte LKW voraus. Der Abstand betrug ca. 25 m. Im Bereich der Wohnsiedlung betrug (infolge Hinweiszeichen "ALLGEMEINE GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG" und zusätzlicher Bodenschwellen) die Geschwindigkeit ca. 25 bis 30 km/h.

Bei der Annäherung an die EK wurde kein Zug wahrgenommen, zusätzlich war die Sicht auf die Eisenbahnstrecke durch ein Gebäudeobjekt eingeschränkt.

Der vorausfahrende LKW wurde plötzlich durch die Luft geschleudert, prallte neben dem Gleis auf eine Wiese, drehte sich dann noch seitlich und kam neben einem Zaun zu einem Spielplatz zum Stillstand.

Beim vorausfahrenden LKW wurde bei der Annäherung an die EK keine Bremslichter wahrgenommen. Er fuhr mit einer geringen Geschwindigkeit zur EK, hat aber vermutlich nicht zur Gänze angehalten, da sonst sicherlich Bremslichter registriert worden wären.

6.4. Auswertung Stellungsschreiber

entfällt

7. Zusammenfassung der Erkenntnisse

Z 72365 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

Der Lenker des LKW 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 Andreaskreuz und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesicherten EK.

11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage.

12. Sicherheitsempfehlungen

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlung	richtet sich an
8.1 A-2012/055	Es wird eine Überprüfung der EK in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast vorgeschlagen. Begründung: Die Erstellung des Bescheides erfolgte 1962.	BMVIT

Wien, am 9. Juli 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.

Beilagen: Auszug aus dem Bescheid zur Sicherung der EK km 1,522
Auszug aus § 40-Erklärung zur EK km 1,522
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Beilage Auszug aus dem Bescheid zur Sicherung der EK km 1,522

21. 5. 1962

Amt der Salzburger Landesregierung

IX - 396/5 - 1962

Bahnstrecke Steindorf - Braunau,
km 0,000 bis 3,278
Eisenbahnübergänge,

Beil.: 1 Verhandlungsschrift
Bl.: IX - 396/3 - 1962.

B e s c h e i d :

Über den von den Österr. Bundesbahnen, Bundesbahndirektion Linz, übermittelten Entwurf für die Angleichung der Sicherung der Eisenbahnübergänge ohne Schranken- und Blinkanlagen der Bahnstrecke Steindorf - Braunau zwischen dem Bahnhof Steindorf und der Landesgrenze Salzburg / Oberösterreich entscheidet der vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswerk ermächtigte Landeshauptmann von Salzburg mit folgenden

S p r u c h :

I. Den Österr. Bundesbahnen, Bundesbahndirektion Linz, wird gem. §§ 12, 35 und 49 BG 1957 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zur Angleichung der Sicherung der zwischen Bahnkilometer 0,0000 und 3,278 der Strecke Salzburg - Braunau gelegenen Eisenbahnübergänge ohne Schranken- und Blinkanlagen gem. den Richtlinien der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung BGBl. Nr. 2/1961 erteilt unter Beachtung folgender

Bedingungen:

1.) Die Sicherung der einzelnen Eisenbahnübergänge ist nach dem von den Österr. Bundesbahnen, Bundesbahndirektion Linz, eingereichtem Projekt auszuführen, das diesem

Bescheide angeschlossen ist und sich auf folgende Eisenbahnübergänge bezieht : Bahnkilometer 0,641 km, 0.840 km, 1,348 km, 1.522 km, 1,794 km, 2.752 km, 2.968 km und 3.144 km, (alle gelogen im Bereiche der Marktgemeinde Straßwalchen) .

2.) Bei der Ausführung der einzelnen Sicherungen sind überdies die Vorschriften zu beachten, welche in der beiliegenden, zu einem wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides erklärten Verhandlungsschrift Zahl IX - 396/3-1962 vom 22.3.1962, enthalten sind.

3.) Die sich gem. § 25 (4) der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 ergebenden Veränderungen sind bis zum 31. Dezember 1962 und die gem. § 25 (1) dieser Verordnung bis zum 31. Dezember 1966 durchzuführen, widrigenfalls die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erlischt.

II. Unter der Voraussetzung der projekts-, sach- und vorschreibungsgemäßen Ausführung der Sicherung der Eisenbahnübergänge wird gem. § 37 EO 1957 die Betriebsbewilligung für die einzelnen Eisenbahnübergänge erteilt.

B e g r ü n d u n g :

Dieser Bescheid gründet auf der Ermächtigung des Landeshauptmannes von Salzburg im Erlaß des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 31. 1. 1962, Zahl 210/15 a - 1962, dem anstandslosen Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 22. 3. 1962 und den im Spruche angeführten Gesetzesstellen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid ist gem. § 12 EO 1957 ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



(an o t k a)

Für den Landeshauptmann:
gez. Dr. M e s a l

**Eisenbahnkreuzung in km 1.522/der Bahnstrecke Steindorf -
Braunau.**

B e f u n d .

Die Straße ist für den öffentlichen Verkehr bestimmt und wird als Gemeindestraße bezeichnet. Sie liegt in der Marktgemeinde Straßwalchen (Straßwalchen Markt GP 1489/1, 1489/2). Die Straßenverwaltung (Träger der Straßenbaulast) ist die Marktgemeinde Straßwalchen.

Die Straßenfahrbahn ist 2.80 m breit (senkrecht zur Straßensache). Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 70 Grad. Die Straße verläuft links der Bahn horizontal und steigt rechts der Bahn zu dieser 2 % an. Die Fahrbahn außerhalb der EK ist befestigt (Macadam), und im Gleisbereich in einer Breite von 3.20 m ausgebohrt.

Die Straße wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

Die Straße wird von 5.00 bis 21.00 Uhr laut Zählung der ÖAB, die am 20.Sept.1961 durchgeführt wurde, von:

63 Kraftfahrzeugen
6 bespannten Fahrzeugen
47 Radfahrern
45 Fußgängern

benützt.

Die Eisenbahnkreuzung ist derzeit durch Warnkreuze gesichert.

Links d.B. befindet sich zusätzlich am Ständer des Warnkreuzes das Zeichen "Achtung Pfeifsignale" mit der Spitze gegen B und das Zeichen "Geschwindigkeitsbeschränkung" mit der Aufschrift 10 km in einer Entfernung von 24 m.

Rechts der Bahn befindet sich zusätzlich am Ständer des Warnkreuzes das Zeichen "Achtung Pfeifsignale" mit der Spitze gegen E.

Vor der Eisenbahnkreuzung sind die Zeichen "Bahnübergang ohne Schranken" nicht aufgestellt.

Die Bahnstrecke ist nicht elektrifiziert. Die EK ist eingleisig. Die Länge des Gefahrenraumes unter der Berücksichtigung des schiefen Kreuzungswinkels beträgt 6.70 m. Die zulässige Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge beträgt in diesem Abschnitt 80 km/h und ist für die Fahrtrichtung 2 nach A (Steindorf) von km 2,127 bis km 1,348 auf 60 km/h eingeschränkt.

Auf der Bahn verkehren in 24 Stunden durchschnittlich 24 Züge.

Beilage Auszug aus § 40-Erklärung zur EK km 1,522

Salzburg am 12.03.2009

ÖBB-Strecke Steindorf–Braunau Umrüstung auf Andreaskreuze neu bei Eisenbahnkreuzungen mit öffentlichen Fahrzeugverkehr;

Gemäß 84. Verordnung, Verlautbarung im BGBl vom 04.02.1994, 26. Stück, § 3

§-40-Erklärung

Als gemäß § 40 Eisenbahngesetz 1957 verzeichnete Person bestätige ich die ordnungsgemäße Umrüstung folgender Eisenbahnkreuzungen der Strecke Steindorf–Braunau auf Andreaskreuze neu:

Ek km 0,641 Gemeindefraße in Straßwalchen
Ek km 1,348 Gemeindefraße in Straßwalchen
Ek km 1,522 Gemeindefraße in Straßwalchen
Ek km 3,144 Gemeindefraße in Straßwalchen

Mit freundlichen Grüßen

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT, eingelangt am 22. Juni 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. Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht obliegt die behördliche Zuständigkeit dieser Betriebsstelle (Bahnhofbereich ist durch die Einfahrsignale abgegrenzt), einschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, dem bmvit.
- c) 3. Im Punkt „Empfänger“ und im Punkt 2.5 des vorläufigen Untersuchungsberichtes ist jeweils die Bezeichnung „PKW“ auf „LKW“ zu ändern.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- d) Der vorläufige Unfalluntersuchungsbericht wird mit dem Bemerkten zur Kenntnis genommen, dass als Eisenbahnbehörde für die gegenständliche Bahnstrecke der Landeshauptmann zuständig ist.

und deren Berücksichtigung

Litera	Anmerkung
a)	-
b)	-
c)	berücksichtigt - richtiggestellt
d)	siehe Stellungnahme Litera b)