



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL ZUG 2796 MIT PKW

am 22. Mai 2012

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 16701
zwischen Bf Edlitz-Grimmenstein und
Bf Aspang**

BMVIT-795.299-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 Kraftfahrgesetz 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	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	7
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten	8
2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 16701	8
2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 430	9
2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La	10
2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle	10
2.7.5. Signalisierte Geschwindigkeit	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 und Ladegut	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	13
6.1. Aussage Tzfz Z 2796	13
6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzfz	14
6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA	14
6.4. Statistische Auswertung der Unfälle auf der EK km 80,036	16
6.5. Lokalausweis durch die SUB	16
7. Schlussfolgerungen	17
8. Maßnahmen des IM	17
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten	17
10. Ursache	17
11. Berücksichtigte Stellungnahmen	17
12. Sicherheitsempfehlungen	18
Auszug aus Bescheid vom 26. August 2005	19
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. 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 Eisenbahnlinsen Österreich	6
Abbildung 2 Lageskizze der EK km 80,036 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich	7
Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 11601 - Quelle IM	8
Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 430 – Quelle IM	9
Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 430 - Quelle IM	9
Abbildung 6 Detailskizze der EK km 80,036 Niederösterreich Atlas- Quelle Land Niederösterreich	10
Abbildung 7 Stillstand Z 2796 - Quelle PI Grimmenstein	11
Abbildung 8 Ansicht Unfallwrack - Quelle PI Grimmenstein	11
Abbildung 9 Tabelle „Verletzte Personen“	12
Abbildung 10 Zerstreute Postsendungen - Quelle PI Grimmenstein	12
Abbildung 11 Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tfz 2016 007-4 – Quelle VK	14
Abbildung 12 Schematische Lageskizze der EK – Quelle IM	15
Abbildung 13 Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 80,036"	16
Abbildung 14 Ungenügend sichtbare Bodenmarkierungen der EK km 80,036	16

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
Hbf	Hauptbahnhof
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
LZA	Lichtzeichenanlage
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PI	Polizeiinspektion
PKW	Personenkraftwagen
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
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:

- Untersuchung vor Ort am 28. Mai 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Untersuchungsakt des IM eingelangt am 13. Juni 2012

Stellungnahmeverfahren vom 22. Juni 2012 bis 26. Juni 2012

Notifizierung bei ERA am 22. Juli 2012 unter Zahl AT0078

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 2796	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister VK des Tfz
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
ÖBB Personenverkehr AG	RU und VK der Reisezugwagen
Herr Landeshauptmann von Niederösterreich	Behörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
Polizeiinspektion Grimmenstein zu GZ. C1/8431/2012	Exekutive
Staatsanwaltschaft Wiener Neustadt	Justiz
BMWfJ-Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Dienstag, 22. Mai 2012, um 07:36 Uhr, ereignete sich auf der EK im km 80,036, zwischen Bf Edlitz-Grimmenstein und Bf Aspang (gesichert mit Lichtzeichenanlage) ein Zusammenprall zwischen Z 2796 und einem PKW.

Der Lenker des PKW wurde tödlich verletzt.

Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

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

Summary

Tuesday, May 22th, 2012, at 07:36 o'clock, a collision between the train 2796 and a car happened at the level crossing in km 80,036, (secured with level-crossing road signal), between station Edlitz-Grimmenstein and station Aspang.

The driver of the car was fatally injured.

The passengers and the train crew stayed unharmed.

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

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Dienstag, 22. Mai 2012, um 07:36 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur AG

- Strecke 16701 von Wiener Neustadt Hbf nach Bf Fehring
zwischen Bf Edlitz-Grimmenstein und Bf Aspang
EK km 80,036

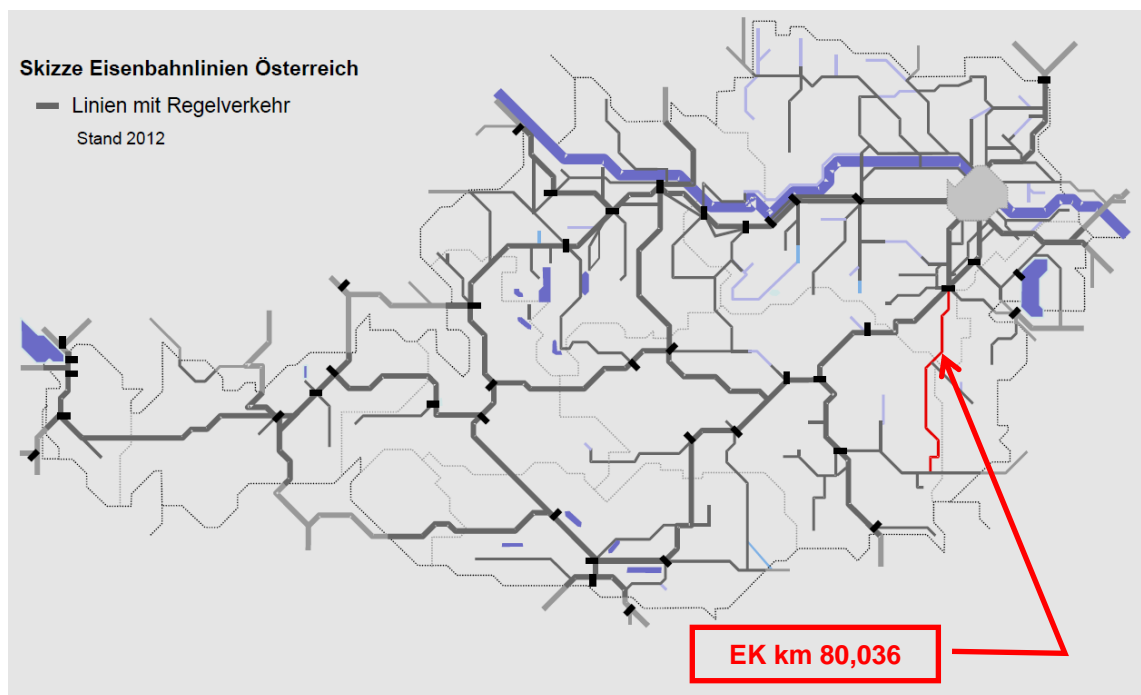


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Bedeckt + 15 °C, leichter Regen, 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 80,036 liegt auf der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 16701 Wiener Neustadt Hbf – Bf Fehring und wird durch eine Lichtzeichenanlage gesichert. Der Streckenabschnitt zwischen Bf Klein Wolkersdorf und Bf Aspang wird mittels vereinfachtem Fernsteuerbetrieb mit Bahnhof- und Streckensicherung vom Bf Aspang fernbedient

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

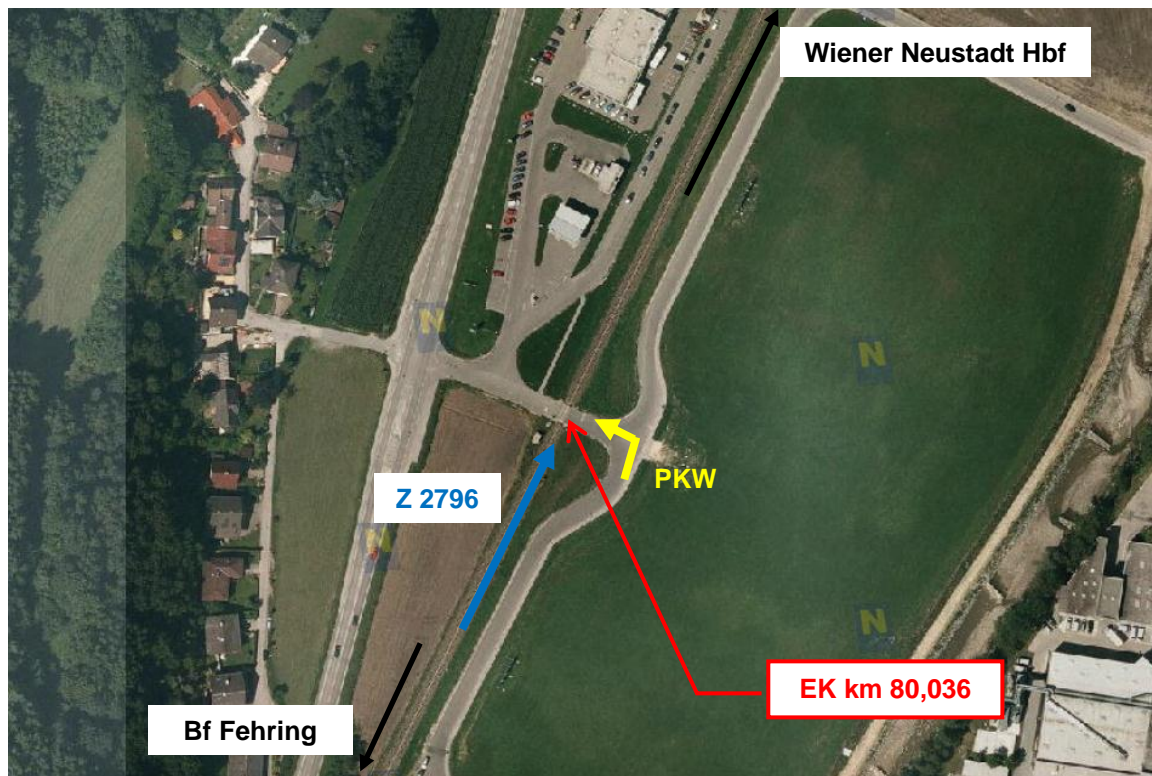


Abbildung 2 Lageskizze der EK km 80,036 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

REX 2796 (RegionalExpress)

Zuglauf: von Bf Friedberg über Wiener Neustadt Hbf nach Bf Wien Meidling

Zusammensetzung:

- 398 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
- 177 m Gesamtzuglänge
- Tfz 92 81 2016 007-4 führend
- 6 Reisezugwagen der Gattung Bm....
- Buchfahrplan Heft 430 des IM
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 120 km/h
Bremschwindigkeit erforderlich 102 %
- Bremschwindigkeit vorhanden 183 % (laut Zugdaten)
- durchgehend und ausreichend gebremst

Besetzung:

45 Reisende

Je ein Tfzf und ein Zugführer

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 16701

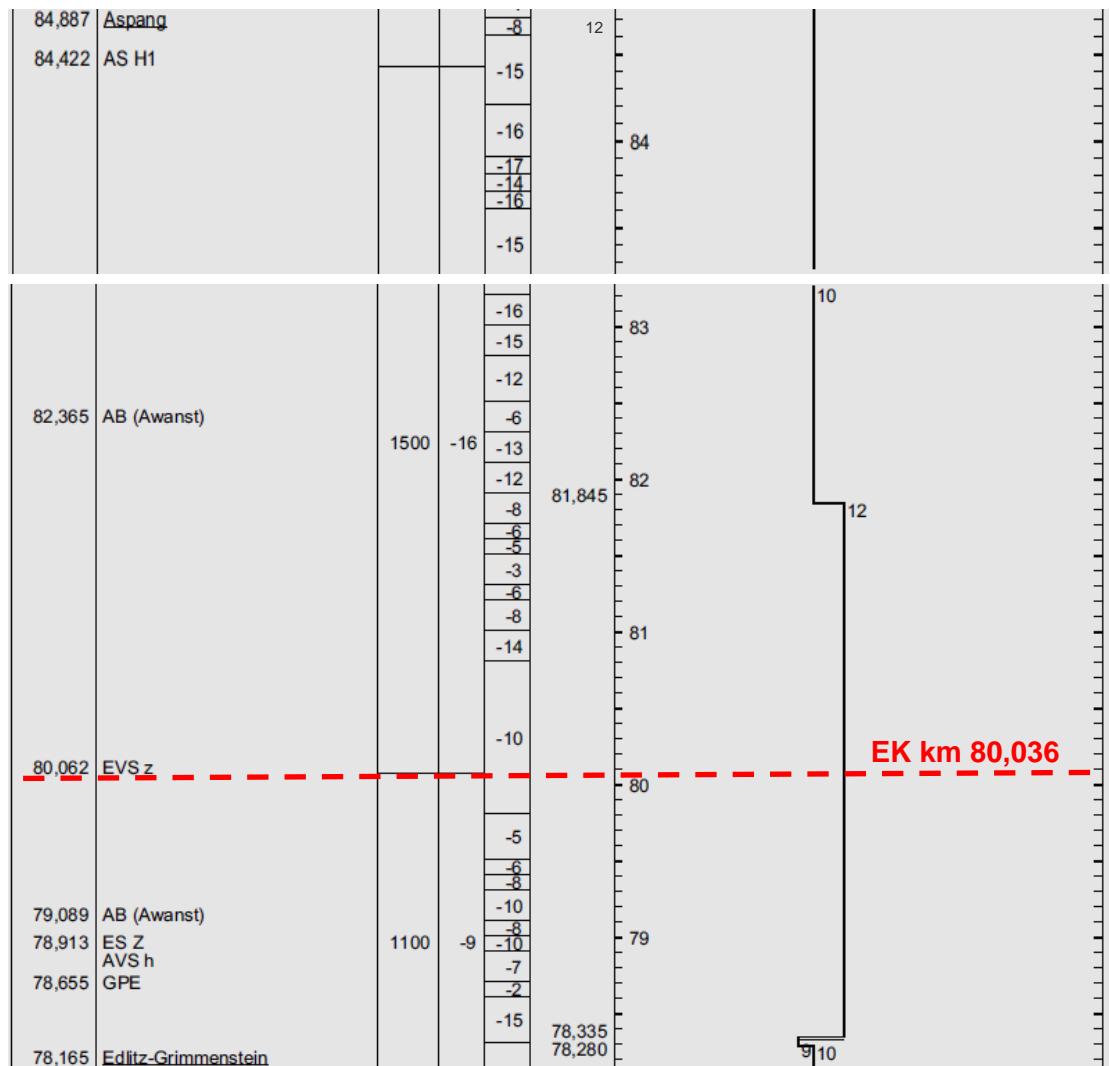


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 16701 - Quelle IM

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

2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 430



Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 430 – Quelle IM

04 P			REX 2796 P		
Vmax = 120 km/h			BT 301 c Fd-Nb		
Bhmax = 102%			2796		
– ZLF A – 66 –					
1	2	3	4	5	6
100	84.9	Aspang	7.32		7.33
	82.4	AB (Awanst)			
	81.8				
120	79.1	AB (Awanst)			
	78.7	GPE			
	78.4				
90	78.2	Edlitz-Grimm.	7.38		39

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 430 - Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 430 des IM, betrug 120 km/h.

2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La

Im betroffenen Streckenabschnitt 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.

2.7.5. Signalisierte Geschwindigkeit

Nicht relevant da auf freier Strecke.

3. Beschreibung des Vorfalls

Am 22. Mai 2012 sollte Z 2796 von Bf Friedberg über Wiener Neustadt Hbf nach Bf Wien Meidling geführt werden.

Der PKW näherte sich auf der Gemeindestraße aus östlicher Richtung kommend (von der Zustellbasis/Olbendorf der Österreichischen Post AG) der ordnungsgemäß mit Lichtzeichen gesicherten EK im km 80,036 und versuchte diese trotz Rotlicht zu überqueren.



Abbildung 6 Detailskizze der EK km 80,036 Niederösterreich Atlas- Quelle Land Niederösterreich

Beim Erkennen des querenden PKW wurde von Z 2796 eine Schnellbremsung eingeleitet. Das Tzf 2016 007-4 von Z 2796 kam im km 79,600 zum Stillstand.



Abbildung 7 Stillstand Z 2796 - Quelle PI Grimmenstein

Der PKW wurde auf der EK vom Tzf 2016 007-4 erfasst und ca. 80 m in Richtung Technikzentrum eines örtlichen Unternehmens katapultiert. Der Lenker wurde durch die Kollision mit Z 2796 aus dem Fahrzeug geschleudert und erlitt tödliche Verletzungen.



Abbildung 8 Ansicht Unfallwrack - Quelle PI Grimmenstein

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 9 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Geringe Sachschäden an der Infrastruktur (EK-Sicherungstechnik).

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Am Tfz entstand erheblicher Sachschaden, am PKW entstand Totalschaden.
Die im PKW geladenen Postsendungen wurden in der Umgebung verstreut.



Abbildung 10 Zerstreute Postsendungen - Quelle PI Grimmenstein

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 € 22 000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Edlitz-Grimmenstein und Bf Aspang bis 08:48 Uhr.

Es kam zu erheblichen Zugsverspätungen und Zugausfällen im Personennahverkehr.

Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs.

5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU ÖBB-Personenverkehr AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
 - Tzfz Z 2796 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

6.1. Aussage Tzfz Z 2796

(Aufgenommen von der PI Grimmenstein, gekürzt und sinngemäß)

Am 22. Mai 2012 wurde Z 2796 von Bf Friedberg nach Wiener Neustadt Hbf geführt. Nach dem planmäßigen Aufenthalt im Bf Aspang wurde Z 2796 um ca. 07:29 Uhr in Richtung Bf Edlitz-Grimmenstein geführt. Die zulässige Geschwindigkeit betrug gemäß Buchfahrplan 120 km/h, diese wurde von Z 2796 eingehalten.

Bei der Annäherung an die EK km 80,036 wurde ein KFZ bemerkt, welches parallel zu Z 2796 in Richtung der EK fuhr und anschließend in Fahrtrichtung nach links zur EK einbog. Da die EK mit Rotlicht dem Straßenverkehr „HALT“ gebot, wurde angenommen, dass der PKW vor der EK anhalten würde.

Als sich Z 2796 unmittelbar vor der EK befand, befuhr der PKW die EK, kollidierte mit dem Tzfz und wurde in Richtung eines Gewerbebetriebes katapultiert. Nach der eingeleiteten Schnellbremsung kam Z 2796 mit dem Tzfz im km 79,600 zum Stillstand.

6.2. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des führenden Tzf von Z 2796 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

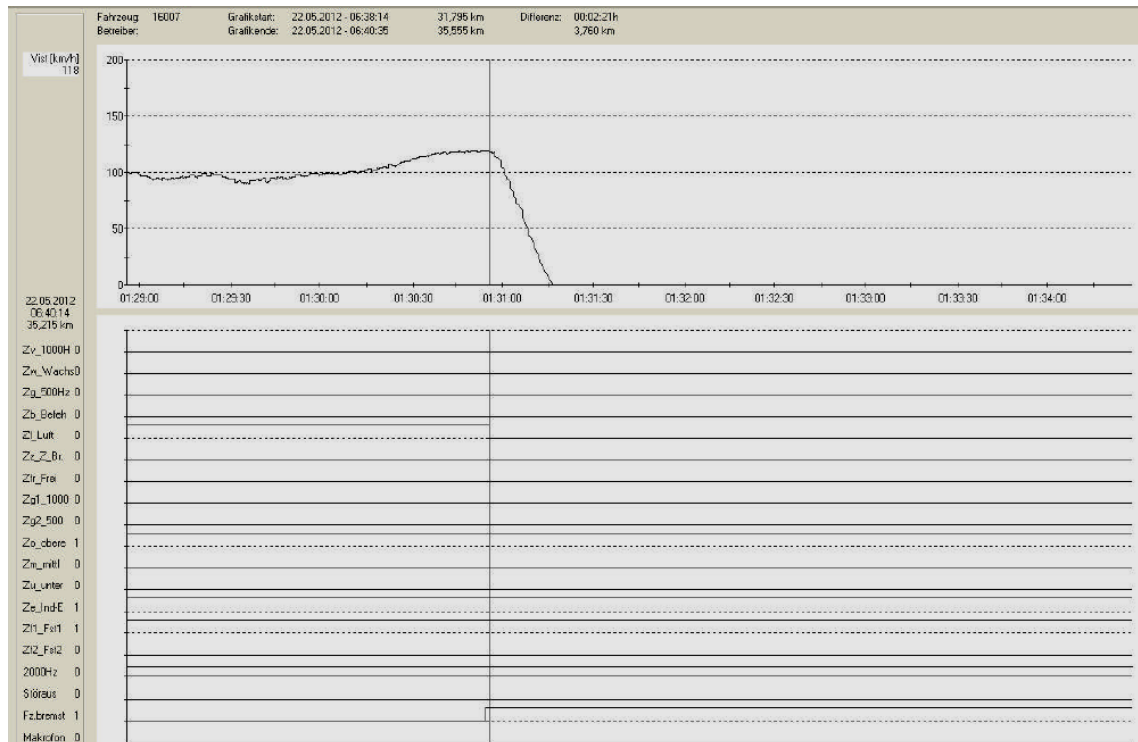


Abbildung 11 Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tzf 2016 007-4 – Quelle VK

Auswertung des Traktionsleisters:

Schnellbremsung registriert bei $V = 118 \text{ km/h}$

Die registrierte Uhrzeit entspricht der MEZ (= "Winterzeit").

Die zulässige Geschwindigkeit wurde von Z 2796 eingehalten.

6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA (gekürzt und sinngemäß)

Die gegenständliche EK liegt zwischen Bf Edlitz-Grimmenstein und Bf Aspang. Bei der EKSA handelt es sich um eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage (LZA) mit Fernüberwachung im Bf Aspang. Die Ordnungsstellung der EKSA wird in der Fernüberwachungsstelle im Bf Aspang angezeigt.



Abbildung 12 Schematische Lageskizze der EK – Quelle IM

Bei den vorangegangenen Zugfahrten wurde am Stellungsschreiber der ordnungsgemäße Funktionsablauf der EKSA aufgezeichnet. Bei der EKSA lag zum Zeitpunkt des Vorfalls keine Anlagenstörung vor.

Laut dem vorliegenden Stellungsschreiberstreifen wurde die EKSA um 06:35:41 Uhr MEZ (= Winterzeit) → d.h. um 07:35:41 Uhr MESZ (= Sommerzeit) ordnungsgemäß eingeschaltet und hat damit dem Straßenverkehr „HALT“ geboten (Rotlicht an den EK-Straßensignalgebern).

In der weiteren Abfolge kam es zur ordnungsgemäßen Befahrung des ersten Ausschaltstellenfahrzeugsensors.

Die Befahrung des zweiten Ausschaltstellenfahrzeugsensors wurde vom Stellungsschreiber nicht mehr aufgezeichnet. Dies lässt sich mit dem Zusammenprall auf der EK begründen. Die EKSA zeigte weiter „HALT“.

Nach ca. 6 Minuten kam es bei der EKSA zu einer Fehlermeldung.

Verursacht wurde diese Fehlermeldung durch eine Sperrzeitüberschreitung (EKSA zeigt „HALT“), welche sich auf die nicht ordnungsgemäße Ausschaltung der EKSA begründet. Diese Fehlermeldung wird auch in der Fernüberwachungsstelle angezeigt.

Das HALTGEBOT an der EKSA wurde um 08:13:55 Uhr zurückgesetzt.

Dieser Ablauf entspricht dem ordnungsgemäßen Funktionsverhalten der EKSA.

Der EK-Stellungsschreiber wurde vom IM ausgewertet und 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. Statistische Auswertung der Unfälle auf der EK km 80,036

Unfälle im Zeitraum vom 1.Jänner 2007 bis 25.Mai 2012

Datum	Uhrzeit	Schienen- fahrzeug	Straßen- fahrzeug	Verletzte Personen			
				keine	tödlich	schwer	leicht
24.08.2007	09:59	Z 77063 (Tfz 2043)	PKW	<input type="checkbox"/>	1	-	-
14.04.2010	16:30	Z 2711 (Tw 5022)	PKW	<input checked="" type="checkbox"/>			
20.09.2010	10:17	Z 2741 (Tw 5022)	LKW	<input checked="" type="checkbox"/>			
22.05.2012	07:36	Z 2796 (Tfz 2012)	PKW	<input type="checkbox"/>	1	-	-

Abbildung 13 Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 80,036"

6.5. Lokalaugenschein durch die SUB

Am 28. Mai 2012 erfolgte ein Lokalaugenschein durch die SUB, dabei wurde festgestellt, dass die vorhandenen Bodenmarkierungen ungenügend sichtbar waren.



Abbildung 14 Ungenügend sichtbare Bodenmarkierungen der EK km 80,036

7. Schlussfolgerungen

Z 2796 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

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

8. Maßnahmen des IM

Keine

9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Eintragung im Österreichischen Schienenfahrzeug-Einstellungsregister:

Alle Fahrzeuge, mit Ausnahme der Wagen mit der Nummer

61 81 21-90 108-5 und

61 81 21-90 118-4

wiesen eine gültige Registrierung im Österreichischen Schienenfahrzeug-Einstellungsregister auf.

10. Ursache

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

11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Noch offen.

12. Sicherheitsempfehlungen

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlungen (unfallkausal)	richtet sich an
12.1 A-2012/059	Überprüfung, ob eine Evaluierung der EK erfolgen muss. Begründung: Die eisenbahnrechtliche Bewilligung erfolgte mit Bescheid vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung RU6-E-2586/001-2005 vom 26. August 2005.	Landeshauptmann von Niederösterreich
12.2 A-2012/060	Sicherstellung, dass die erforderlichen Bodenmarkierungen erneuert werden.	IM
Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlungen (nicht unfallkausal)	richtet sich an
12.3 A-2012/061	Sicherstellung, dass alle in Zügen eingereihten Fahrzeuge eine gültige Eintragung im Österreichischen Schienenfahrzeug-Einstellungsregister aufweisen.	VK

Wien, am 31. 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.

Beilage: Auszug aus Bescheid vom 26. August 2005
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Auszug aus Bescheid vom 26. August 2005

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

11.08.05
J. Retzl

1



RU6-E-2586/001-2005

Beilagen

7

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005

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

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bezug

Bearbeiter
Mag. Retzl

(0 27 42) 9005

Durchwahl

12902

Datum

26. August 2005

Betrifft

Wr. Neustadt Hbf - Fehring, EK in km 79,357 und in km 80,036, Errichtung einer
Lichtzeichenanlage in Thomasberg

Die angeschlossene Verhandlungsschrift des Amtes der NÖ Landesregierung vom
11.8.2005, Zahl RU6-E-2586/001 wird zur weiteren Verwendung übermittelt.

Ergeht an:

2. ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG - Netztechnik (NT-PP), Eisenbahnkreuzungen ,
Nordbahnstraße 50, 1020 Wien

**mit den Projektsunterlagen B und C sowie mit einem Zahlschein (Amt der
Landesregierung) und Erlagschein (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) zur Einzahlung
der vorgeschriebenen Gebühren**

1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Verkehrs-
Arbeitsinspektorat, Radetzkystraße 2, 1031 Wien
3. ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, Netzservice Bahnbau, Regionalleitung Ost,
Bahnhofplatz 1, 2700 Wr. Neustadt
4. ÖBB Infrastruktur Betrieb AG - Netztechnik (NT-PP), Friedrichstraße 4, 1010 Wien
5. ÖBB Infrastruktur Betrieb AG - Netztechnik (NT-PP), SBM Ost , Innstraße 18, 1020
Wien
6. Abteilung Bau- und Anlagentechnik

Für den Landeshauptmann

Mag. Retzl

elektronisch unterfertigt

RU6-E-2586/001-2005
RU6-E-1663/013-2005

Betrifft:

Wr. Neustadt Hbf - Fehring, Eisenbahnkreuzungen in km 79,357 und 80,036,
eisenbahnrechtliche Bewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 11. August 2005 in Thomasberg

Beginn der Verhandlung: 15:30 Uhr

A) Anwesend

Siehe beigeschlossene Anwesenheitsliste.

B) Gegenstand

Mit Schreiben vom 15. Juni 2005 beantragten die Österreichischen Bundesbahnen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gem. § 35 Abs.1, § 36 Abs.1, EisbG für die im Betreff genannten Eisenbahnkreuzungen.

C) Allgemeines

Mit Kundmachung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 25. Juli, RU6-E-2586/001-2005, 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.

D) Befund und Gutachten des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen

EK in km 80,036

Es ist beabsichtigt, auf der ÖBB Strecke Wr.Neustadt – Fehring in km 80,036 eine neue Ek zu errichten. Diese Ek soll mit einer zugeschalteten Lichtzeichenanlage gesichert werden.

Für die Beurteilung standen zur Verfügung:

1. Übersichtskarte
2. Istsituation – Foto
3. Technischer Bericht
4. Lageübersicht im Maßstab 1:10000
5. Lageplan im Maßstab 1:200
6. Maßnahmen im Störfall

Gutachten:

Die Durchsicht der zugrundegelegten Einreichunterlagen in Verbindung mit dem durchgeführten Ortsaugenschein hat ergeben, dass diese aus eisenbahnfachlicher Sicht zur Ausführung geeignet sind.

Für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und –verkehrs sind nachstehende Maßnahmen erforderlich:

1. Links und rechts der Bahn sind die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ vor der Ek mit Zusatztafeln mit Entfernungsangaben bis zu EK anzubringen

E) Stellungnahme des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates:

Aus Sicht der Arbeitnehmerschutzbehörde besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gem. 36 Abs.1 EibG für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung bei plan-, sach- und beschreibungsgemäßer Ausführung, sowie bei Berücksichtigung des Befundes und Gutachten und Einhaltung der Auflagen des eisenbahntechnischen Amts-Sachverständigen kein Einwand.

Abschließend wird im Hinblick auf die zu erteilende Betriebsbewilligung insbesondere auf die Bestimmungen des § 38 Abs.3 EibAV hingewiesen.

F) Bescheid

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Spruch

Es wird wie folgt entschieden:

2)

Die Eisenbahnkreuzung in km 80,036 der ÖBB-Strecke Wr.Neustadt – Fehring ist gemäß ~~§ 8 EKVO 1961 durch eine Schrankenanlage~~ / § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage entsprechend der Verhandlungsschrift zu sichern.

3)

Für den Umbau der Eisenbahnkreuzung in km 79,357 sowie der Errichtung der Eisenbahnkreuzung in km 80,036 der ÖBB-Strecke Wr.Neustadt – Fehring 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 sowie
- * nach Maßgabe des Verhandlungsergebnisses gemäß dieser Verhandlungsschrift.

Rechtsgrundlage:

§§ 35 Abs.1, 36 Abs.1, Abs.2 EisebG

5)

Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wird die Betriebsbewilligung derart verbunden, dass diese wirksam wird, sofern die fachlich zuständige gemäß § 15 EisbG verzeichnete Person die plan-, sach- und vorschreibungsgemäße Ausführung festgestellt hat.

Die schriftliche Erklärung der fachlich zuständigen gemäß § 15 EisbG verzeichneten Person ist unverzüglich nach Betriebsaufnahme unter gleichzeitiger Bekanntgabe des Datums der Betriebsaufnahme dem Landeshauptmann von Niederösterreich vorzulegen.

Rechtsgrundlage:

§ 37 Abs.1 EisbG

6)

Nach der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983 werden den Österreichischen Bundesbahnen folgende Verwaltungsabgaben vorgeschrieben:

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des IM eingelangt am 12. Juli 2012

a)

Stellungnahmen zum **vorläufigen Untersuchungsbericht** der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle Schiene.

zu Sicherheitsempfehlung Pkt. 12.2

Sicherstellung, dass die erforderlichen Bodenmarkierungen erneuert werden.

ÖBB-Infrastruktur AG Stellungnahme:

Die Erneuerung der Haltelinien wurde bereits bei der Gemeinde Thomasberg veranlasst.

Stellungnahme des RU / VK eingelangt am 13. Juli 2012

b)

Stellungnahme abzugeben.

c)

- Unter Punkt 2.6 Zusammensetzung der beteiligten Fahrt ist unter Zusammensetzung das Tzfz falsch angegeben – richtig Tzfz 92 81 2016 007-4
- Punkt 12.3: Schienenfahrzeugeinstellungsregister:

Am 05.07.2012 wurden die Umnummerierung (21 70 1xx auf 21 90 1xx) der Fahrzeuge samt §40 Erklärung an die SCHIG gemeldet

Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 18. 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:

d)

1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.

e)

2. Die behördliche Zuständigkeit dieser Bahnstrecke, ausschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, obliegt dem Landeshauptmann Niederösterreich.

f)

3. Im Punkt 2.6 des vorläufigen Untersuchungsberichtes ist die Bezeichnung der Triebfahrzeugbaureihe richtig zu stellen.

g)

4. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.1 ist an den Landeshauptmann von Niederösterreich als zuständige Behörde gerichtet und von diesem umzusetzen.

h)

5. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.2 ist an den Infrastrukturbetreiber (ÖBB-Infra AG) gerichtet und von diesem umzusetzen.

i)

6. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.3 ist an den Fahrzeughalter gerichtet und von diesem umzusetzen.

und deren Berücksichtigung

Litera	Anmerkung
a)	-
b)	berücksichtigt – richtiggestellt
c)	-
d)	-
e)	
f)	berücksichtigt - richtiggestellt
g)	-
h)	-
i)	-

Litera Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 18. Juli 2012 (Fortsetzung)

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

j)

Vorläufiger Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.

Litera	Anmerkung
j)	-