



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL ZUG 7023 MIT PKW

am 19. November 2012

**Strecke Pöchlarn –Kienberg-Gaming
Berich Hst Mühling
EK km 13,985**

BMVIT-795.329-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	3
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU	3
Verzeichnis der Abbildungen	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	4
Untersuchungsverfahren	4
Vorbemerkungen	5
Empfänger 6	
1. Zusammenfassung	7
2. Allgemeine Angaben	7
2.1. Zeitpunkt	7
2.2. Örtlichkeit	7
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse	8
2.4. Behördenzuständigkeit	8
2.5. Örtliche Verhältnisse	8
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt	9
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten	10
2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 15501	10
2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 150	10
2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La	12
2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle	12
2.7.5. Signalisierte Geschwindigkeit	12
3. Beschreibung des Vorfalls	12
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	16
6.2. Aussage Tfz Z 7023	16
6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA	16
6.4. Statistische Auswertung von EK – Unfällen auf der EK km 13,985	17
6.5. Lokalausweis durch die SUB	17
7. Schlussfolgerungen	19
8. Maßnahmen des IM	19
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten	19
10. Ursache	19
11. Berücksichtigte Stellungnahmen	19
12. Sicherheitsempfehlungen	20
Bescheid vom 6. Februar 1983 (Auszug)	22
Verhandlungsschrift vom 10. Jänner 2008 (Auszug)	24
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen	28

Verzeichnis der Regelwerke

RL 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
EisbG	Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i.d.F. BGBl. I Nr. 50/2012
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl. I Nr. 40/2012
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006, BGBl. II Nr. 279/2006
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung, BGBl. II Nr. 398/2008
EKVO	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961, i.d.F. BGBl. Nr. 123/1988
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl. II Nr. 216/2012

Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

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

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich	8
Abbildung 2 Lageskizze der EK km 13,985 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich	9
Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 15501 - Quelle IM	10
Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 – Quelle IM	10
Abbildung 5 Tagesaktuelles Zuglaufblatt von Z 7023 - Quelle IM.....	11
Abbildung 6 Lageskizze der EK km 13,985 – Detail - Auszug aus Niederösterreich- Atlas - Quelle Land Niederösterreich.....	12
Abbildung 7 Ansicht der EK km 13,985	13
Abbildung 8 Ansicht der kollidierten Fahrzeuge von der Seite – Quelle Feuerwehr Wieselburg an der Erlauf	13
Abbildung 9 Ansicht der kollidierten Fahrzeuge von vorne – Quelle Feuerwehr Wieselburg an der Erlauf	14
Abbildung 10 Ansicht des beschädigten PKW – Detail – Quelle IM	14
Abbildung 11 Tabelle „Verletzte Personen“	15
Abbildung 12 Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 13,985"	17
Abbildung 13 Ansicht der EK in Fahrtrichtung des PKW	17
Abbildung 14 Ansicht gegen die Fahrtrichtung Z 7023 von der Haltelinie	18
Abbildung 15 Ansicht gegen die Fahrtrichtung Z 7023 unmittelbar vor dem Vorschriftszeichen „HALT“	18
Abbildung 16 Ansicht aus der Bahnstraße in die Landesstraße „L6141“	19

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
DV	Dienstvorschrift
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
Hst	Haltestelle
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
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:

- Lokalausweis vor Ort am 19. Dezember 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Unterlagen des IM eingelangt am 18. Dezember 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 21. Dezember 2012 beantwortet.

Stellungnahmeverfahren 21. Dezember 2012 bis 28. Jänner 2013

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 4 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 Stelltungsverfahren 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 Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
Tfzf Z 7023	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
ÖBB-Personenverkehr AG	RU und VK
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Herr Landeshauptmann von Niederösterreich	Eisenbahnbehörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Oberste Eisenbahnbehörde
Polizeiinspektion Wieselburg zu GZ. D1/6774/2012	Exekutive
Staatsanwaltschaft Sankt Pölten	Justizbehörde
BMWfJ - Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Montag, 19. November 2012, um 16:56 Uhr, ereignete sich zwischen Bf Purgstall und Bf Wieselburg an der Erlauf, unmittelbar vor der Hst Mühling, auf der EK im km 13,985 (gesichert durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus) ein Zusammenprall zwischen Z 7023 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 Annäherung des Zuges.

Summary

Monday, 19th November, 2012, at 16:56 o'clock, a collision between the train 7023 and a car occurred between station Purgstall and station Wieselburg an der Erlauf, immediately before the stopping point Mühling, at the level crossing in km 13,985 (secured by St. Andrews Cross and acoustically signals by the train).

The driver of the car was fatally injured.

The passengers and the train crew stayed unharmed.

The causation of the crash was that the car tried to use the level crossing at the time as train 7023 approached.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Montag, 19. November 2012, um 16:56 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

- Strecke 15501 von Bf Pöchlarn nach Bf Kienberg-Gaming
- zwischen Bf Purgstall und Bf Wieselburg an der Erlauf
- Gleis 1
- EK km 13,985

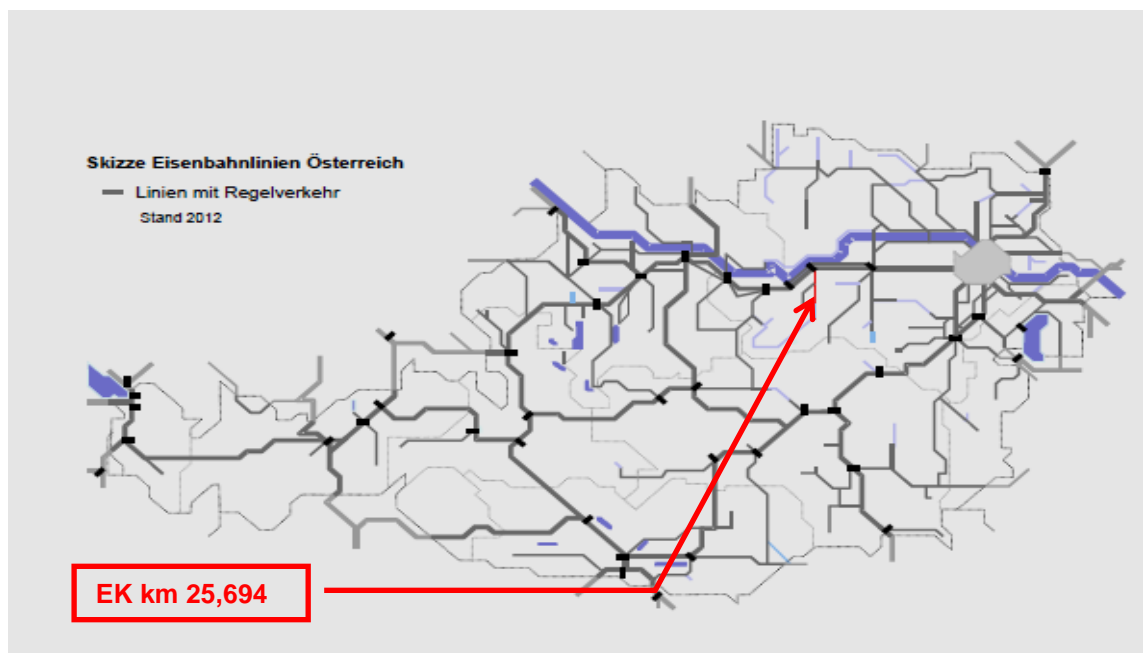


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Bedeckt, - 3 °C, Dunkelheit, keine witterungsbedingte 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 13,985 liegt auf der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 15501 Bf Pöchlarn – Bf Kienberg-Gaming und wird durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert.

Zusätzlich sind an den Ständern der Andreaskreuze beidseits der Straße die Vorschriftszeichen „HALT“ angebracht.

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



Abbildung 2 Lageskizze der EK km 13,985 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

R 7023 (Regionalzug)

Zuglauf: von Bf Scheibbs – Bf Pöchlarn

Zusammensetzung:

- 50 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
- 26 m Gesamtzuglänge
- Twg 93 81 5047 002-0
- Buchfahrplan Heft 150 / Fahrplan-Muster 151 des IM
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 60 km/h
Brems Hundertstel erforderlich 59 %
- Brems Hundertstel vorhanden 160 % (laut Zugdaten)
- durchgehend und ausreichend gebremst

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

Besetzung:

Ca. 40 Reisende

1 Tfzf

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 15501

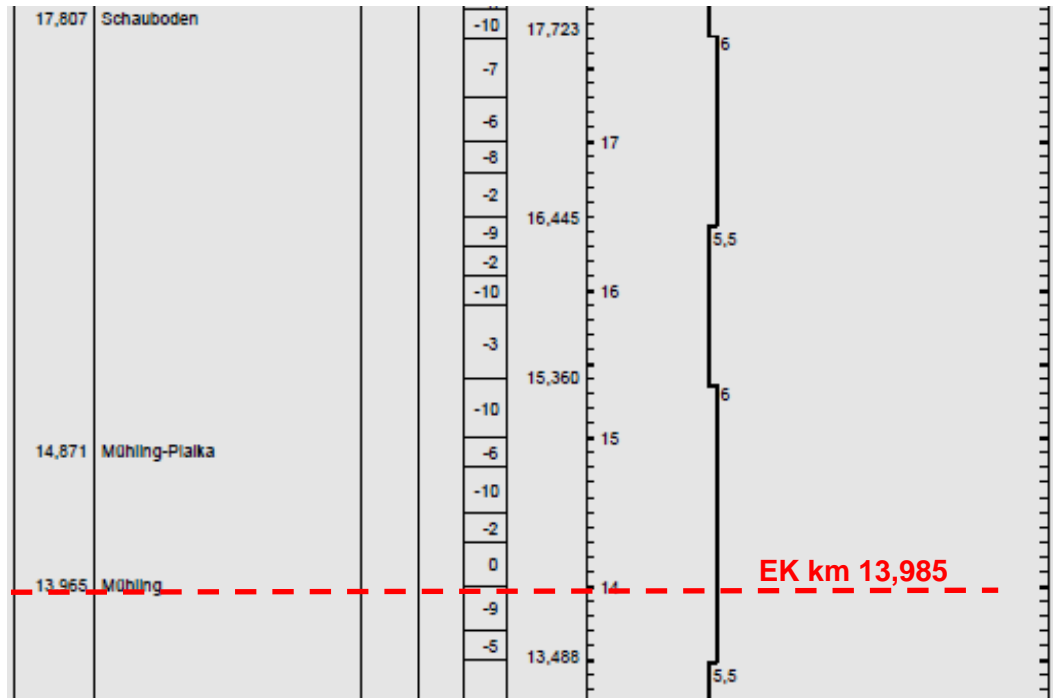


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 15501 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 60 km/h.

2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 150

BUCHFAHRPLAN					
Heft 150					
Gültig vom 11.Dezember 2011 bis einschließlich 8.Dezember 2012					
Der Buchfahrplan enthält alle Fahrpläne der Strecken					
(St.Pölten Hbf -) Pöchlarn - Wieselburg/E. - Kienberg-Gaming					
Wieselburg/E. - Gresten-Gleisgr. 101					

Scheibbs-Pöchlarn					
BT 263 a					
Vmax = 60 km/h Bhmax = 59 %					
Zug Nr.	Abfahrt	Verkehrt nach Fahrplan-muster	Heft Seite	Ankunft	sonstige Besonderheiten
R 7003	5.09	151	9	5.50	P
R 7005	5.39	151	9	6.21	P
R 7013	11.19	151	9	12.02	P
R 7015	12.35	151	9	13.18	P
R 7017	13.35	151	9	14.18	P
R 7019	14.00	151	9	15.18	P
R 7021	15.35	151	9	16.18	P
R 7023	16.34	151	9	17.17	P
R 7025	17.35	151	9	18.18	P
R 7029	18.35	151	9	19.18	P
R 7031	19.34	151	9	20.17	P
R 7069	9.35	151	9	10.18	P
R 7071	11.35	151	9	12.18	P
R 7075	19.52	151	9	20.35	P
ATLP 34155	21.00	151	9	21.39	nP

Wieselburg/E.-Pöchlarn					
BT 263 a					

Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 – Quelle IM

BT 263 a Sbs-Poe					
M 151			Vmax = 60 km/h Bhmax = 59% - ZLF A - 60 -		
4	5	6	1	2	3
				17.7	
			60	16.5	
			55	15.3	
			60	14.9	Mühling-Plaika
				14.0	Mühling EK km 13,985
				13.5	

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 150, Fahrplanmuster 151 – Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 des IM, Fahrplanmuster 151 betrug 60 km/h.

ZLF A-60						Mo, 19.11.2012 19/37	
ZUGLAUFBLATT ÖBB INFRA			Fahrplanmuster 151 Scheibbs - Pöchlarn m Fahrzeuge von bis m Fahrzeuge von bis			R 7023	
1	2	3	4	5	6	7	
An- kunft	Ein- fahrt	Ab- fahrt	Betriebsstellen	GPS Fahrerlaubnis bis	Zuglaufmeldungen	X O	
		16.34	Scheibbs A 40	GPS ein? ▲			
	X	37	Saffen				
	X	41	Sölling				
16.44		45	Purgstall A 40	3503			
	X	48	Schauboden				
	X	52	Mühling-Plaika				
	X	53	Mühling				
57		59	Wieselburg/E.	3502	▲	X 7024	
	X	17.03	Petzenkirchen				

Abbildung 5 Tagesaktuelles Zuglaufblatt von Z 7023 - Quelle IM

2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La

Laut La 2012 Nr. 23 Ost Teil 2/3 gab es im betroffenen Streckenabschnitt 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 19. November 2012 sollte Z 7023 von Bf Scheibbs nach Bf Pöchlarn geführt werden.

Das Spitzensignal am Twg 93 81 5047 002-0 war eingeschalten und tauglich (siehe Abbildung 9).

Der PKW fuhr in Mühling auf der Landesstraße „L6141“ in Richtung Berging.



Abbildung 6 Lageskizze der EK km 13,985 – Detail - Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich



Abbildung 7 Ansicht der EK km 13,985

Von dem aus Bf Scheibbs kommenden Z 7023 wurden Signale „ACHTUNG“ abgegeben und eine Bremsung für einen fahrplanmäßigen Aufenthalt in der unmittelbar nach der EK gelegenen Hst Mühling eingeleitet.

Der Lenker des PKW versuchte noch vor Z 7023 die EK im km 13,985 zu überqueren.



Abbildung 8 Ansicht der kollidierten Fahrzeuge von der Seite – Quelle Feuerwehr Wieselburg an der Erlauf



Abbildung 9 Ansicht der kollidierten Fahrzeuge von vorne – Quelle Feuerwehr Wieselburg an der Erlauf

Auf der EK kam es zur Kollision, der Puffer des Twg drang direkt bei der Fahrertür in den PKW. Z 7023 kam innerhalb weniger Meter zum Stehen, dabei wurde PKW mitgeschleift

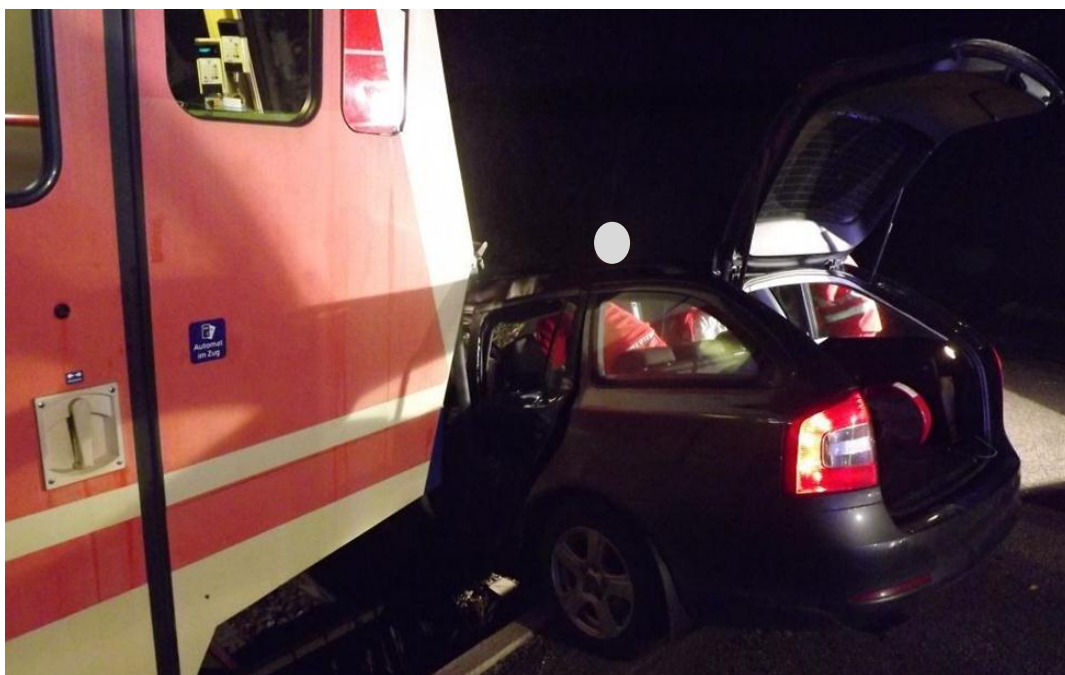


Abbildung 10 Ansicht des beschädigten PKW – Detail – Quelle IM

Durch den Zusammenprall wurde der Lenker des PKW tödlich verletzt.

Die Reisenden und das Zugpersonal 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 11 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Keine.

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen

Der PKW wurde total zerstört

Der führende Twg wurde beschädigt und war nicht mehr einsatzfähig.

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden an Eisenbahnfahrzeugen wurde auf € 20 000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Wieselburg an der Erlauf und Bf Purgstall bis 19:37 Uhr.

Es kam zu Zugverspätungen 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 7023 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

6.1. Auswertung der Registriereinrichtung

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

Der Registrierstreifen war im Untersuchungsbericht nicht abbildbar.

Auswertung des Traktionsleisters (gekürzt und sinngemäß):

Z 7023 fährt mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h und bremst für den fahrplanmäßigen Aufenthalt in der Hst Mühling. Dabei wurde wiederholt mit dem Horn das Signal „ACHTUNG“ abgegeben. Bei einer Geschwindigkeit von ca. 40 km/h ist eine durch den Tzfz eingeleitete Schnellbremsung registriert. Die registrierte Uhrzeit entspricht ca. MEZ (= Winterzeit)

Die zulässige Geschwindigkeit wurde von Z 7023 eingehalten. Es wurde mehrmals das akustische Signal „ACHTUNG“ abgegeben.

6.2. Aussage Tzfz Z 7023

(gekürzt und sinngemäß)

Am 19. November 2012 sollte Z 7023 von Bf Scheibbs nach Bf Pöchlarn geführt werden.

Bei Annäherung an die nicht technisch gesicherte EK km 13,985 mit der Landesstraße „L6141“ wurde mehrmals das Signal „ACHTUNG“ abgegeben. Mit einem von rechts querenden PKW kam es zu einer Kollision. Die Geschwindigkeit von Z 7023 betrug ca. 30 km/h. Der Twg kam ca. 20 m nach der EK zum Stillstand.

Anmerkung SUB: Z 7023 gab mehrmals das akustische Signal „ACHTUNG“ ab und leitete eine Schnellbremsung ein. Die Kollision mit dem PKW konnte nicht verhindert werden.

6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA

Entfällt

6.4. Statistische Auswertung von EK – Unfällen auf der EK km 13,985

Unfälle im Zeitraum vom 1.Jänner 2007 bis 19.November 2012

Datum	Uhrzeit	Schienen- fahrzeug	Straßen- fahrzeug	Verletzte Personen			
				keine	tödlich	schwer	leicht
15.06.2007	07:42	Z 72170	PKW	<input checked="" type="checkbox"/>			
03.07.2007	08:20	Z 72171	PKW	<input checked="" type="checkbox"/>			
19.11.2012	16:54	Z 7023	PKW	<input type="checkbox"/>	1	-	-

Abbildung 12 Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 13,985"

6.5. Lokalaugenschein durch die SUB

Am 19. Dezember 2012 wurde durch die SUB ein Lokalaugenschein bei der EK km 13,985 durchgeführt.



Abbildung 13 Ansicht der EK in Fahrtrichtung des PKW

Gemäß § 42 EisbG 1957 gilt:

(1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(3) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.



Abbildung 14 Ansicht gegen die Fahrtrichtung Z 7023 von der Haltelinie



Abbildung 15 Ansicht gegen die Fahrtrichtung Z 7023 unmittelbar vor dem Vorschriftszeichen „HALT“

Es konnte durch die SUB nicht überprüft werden, ob durch die Bauten und Bewuchs im Bauverbotsbereich gemäß § 42 Abs 1 EisbG 1957 eine Einschränkung der Hörbarkeit der akustischen Signale vom Schienenfahrzeug aus bewirkt werden.

7. Schlussfolgerungen

Z 7023 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war bescheidgemäß gesichert.

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



Abbildung 16 Ansicht aus der Bahnstraße in die Landesstraße „L6141“

Bei der Einmündung der „Bahnstraße“ in die Landesstraße „L6141“ ist kein Gefahrenzeichen "BAHNÜBERGANG OHNE SCHRANKEN" mit einer Zusatztafel „PFEIL“ (nach links) angebracht.

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

Mit dem Begleitschreiben zum Stellungnahmeverfahren wurde nachstehende dringende Sicherheitsempfehlung ausgesprochen.

Punkt Laufende Jahres- nummer	Dringende Sicherheitsempfehlungen (unfallkausal)	richtet sich an
12.1 A-2012/108	<p>Sicherstellung, dass vordringlich eine Überprüfung der EK km 13,985 gemäß § 103 Abs. 1 EiskrV durchgeführt wird.</p> <p>Anmerkung: Es konnte durch die SUB nicht überprüft werden, ob durch die Bauten und den Bewuchs im Bauverbotsbereich gemäß § 42 Abs 1 EiskG 1957 eine Einschränkung der Hörbarkeit der akustischen Signale vom Schienenfahrzeug aus bewirkt werden.</p>	Herr Landes- hauptmann von Niederösterreich

Diese Sicherheitsempfehlung wird dahingehend ergänzt:

Punkt Laufende Jahres- nummer	Dringende Sicherheitsempfehlungen (unfallkausal)	richtet sich an
12.2 A-2013/005	<p>Sicherstellung, dass vordringlich eine Überprüfung der EK km 13,985 gemäß § 103 Abs. 1 EiskrV durchgeführt wird. Dabei ist auf die Bauten und den Bewuchs im Bauverbotsbereich zu achten.</p> <p>Anmerkung: Es konnte durch die SUB nicht überprüft werden, ob durch die Bauten und den Bewuchs im Bauverbotsbereich gemäß § 42 Abs 1 EiskG 1957 eine Einschränkung der Hörbarkeit der akustischen Signale vom Schienenfahrzeug aus bewirkt werden.</p>	Herr Landes- hauptmann von Niederösterreich

Wien, am 22. Februar 2013

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene

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

Beilage: Bescheid vom 6. Februar 1983 (Auszug)
 Verhandlungsschrift vom 10. Jänner 2008 (Auszug)
 Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Bescheid vom 6. Februar 1983 (Auszug)

REPUBLIK ÖSTERREICH		V VSt To1 To2 TU TV	
Bundesministerium für Verkehr		Streckenleitung Amstetten	
SEKTION II		A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 3	
Oberste Behörde für Eisenbahnen, Kraftfahrlinien, Rohrleitungen und Schlepplifte		Sachbearb.: Dr. Nugent	
Eing.: 12. APR. 1983		Telefon: 34 15 20 kl. 18	
Zl. 522.2/1-BM			
Th P R M W Z			

Zl.: EB 213.223-2-II/2-1983 Wien, am 1983 02 06

Betr.: ÖBB-Strecke Pöchlarn - Kienberg/Gaming;
Sicherung der Eisenbahnkreuzung in
km 13,985 mit der Landesstraße L 6141
im Gemeindegebiet von Wieselburg-Land;
hier: Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit (zulässigen örtlichen Geschwindigkeit)

B e s c h e i d
=====

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung (EK) ist derzeit gemäß § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sicht-
raumes gesichert. An den Andreaskreuzen ist das Straßen-
verkehrszeichen "Halt" angebracht.

Die Österr. Bundesbahnen beabsichtigen, die Strecken-
höchstgeschwindigkeit von derzeit 55 km/h auf 60 km/h zu
erhöhen und haben mit Schreiben vom 1982 12 07, Zl.:
68001-139-1982, einen entsprechenden Bauentwurf zur eisen-
bahnrechtlichen Behandlung vorgelegt.

Hiernach soll die Sicherung der gegenständlichen
EK gemäß § 6 EKVO beibehalten werden.

Der erforderliche Sichtraum vom maßgebenden 6 m-
Sehpunkt beträgt bei einer Streckenhöchstgeschwindigkeit
von 60 km/h und einer Mehrlänge des Gefahrenraumes von
 $n = 2 \text{ m}$, somit 390 m.

Dieser Sichtraum ist beidseits der Bahn weder gegen
A noch gegen E vorhanden.

Die Pfeifpflöcke sollen entsprechend dem vergrößerten
erforderlichen Sichtraum umgestellt werden.

Der eisenbahntechnische Amtssachverständige hat den
vorgesehenen Maßnahmen zugestimmt.

In der Sache wird somit wie folgt entschieden:

S p r u c h

Gemäß § 6 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl.Nr.2, iddgF, wird festgestellt, daß im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 13,985 der ÖBB-Strecke Pöchlarn - Kienberg/Gaming eine Streckenhöchstgeschwindigkeit (örtlich zulässige Geschwindigkeit) von 60 km/h zulässig ist.

B e g r ü n d u n g

Die Entscheidung stützt sich auf die im Spruch genannte Gesetzesstelle.

Die beantragte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung für die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit waren nicht zu erteilen, da sich das vorliegende Verfahren ausschließlich an den Bestimmungen der EKVO orientiert hat und keine Ermittlungen über die entsprechende Eignung der Gleisanlagen durchzuführen waren.

Dieser Bescheid ergeht an:

Verhandlungsschrift vom 10. Jänner 2008 (Auszug)

RU6-E-377/002-2007

Betrifft:

ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming
Eisenbahnkreuzung in km 13,985 mit der L6141 in Mühling

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 10. Jänner 2008 in Wieselburg

Beginn der Verhandlung: 14.45 Uhr

A) Anwesend

B) Gegenstand

Mit Schreiben vom 19. November 2007 teilte die Gemeinde Wieselburg-Land Folgendes mit:

„Bei einer Überprüfung der Eisenbahnkreuzungen wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG die Straßenmeisterei Scheibbs beauftragt, den Verkehrsspiegel bei der o.a. Eisenbahnkreuzung rasch zu entfernen.

Dieser Verkehrsspiegel wurde seinerzeit auf mündliche Zusage eines ÖBB-Vertreters montiert und hatte sich jahrelang bestens bewährt. Da keine schriftliche Genehmigung der ÖBB vorliegt, wurde die Entfernung des Spiegels veranlasst. Jetzt ist die Aussicht, wenn man von Mühling Richtung Berging fährt, nach links gleich null.

Da sich die Beschwerden der Bevölkerung wegen des Fehlens dieses Spiegels häufen und außerdem sich dieser Verkehrsspiegel bisher für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer als äußerst hilfreich bewährt hat, ersucht die Gemeinde Wieselburg-Land – im Sinne der allgemeinen Sicherheit – zu veranlassen, dass der Spiegel wieder montiert werden darf.“

Es soll nun geprüft werden, ob die Sicherung der oben genannten Eisenbahnkreuzung noch den Verkehrserfordernissen und den örtlichen Verhältnissen entspricht.

C) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb

Die Eisenbahnkreuzung in km 13,985 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming mit der L6141 wird laut Bescheid des Bundesministers für Verkehr vom 6. Februar 1983, ZI EB 213.223-2-II/2-1983, in allen Quadranten gemäß § 6 EKVO 1961 durch Andreaskreuze und die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert.

Beim durchgeführten Ortsaugenschein wurden die vorhandenen Sichträume überprüft. Diese betragen:

links der Bahn

3-m-Sehpunkt:

gegen A: 30 m (Sichteinschränkung durch Wartehaus in der Haltestelle)

gegen E: 60 m (Sichteinschränkung durch Thujenbewuchs und Böschung)

6-m-Sehpunkt:

gegen A: 20 m (Sichteinschränkung durch Wartehaus in der Haltestelle)

gegen E: 50 m (Sichteinschränkung durch Thujenbewuchs und Böschung)

rechts der Bahn

3-m-Sehpunkt:

gegen A: 250 m

gegen E: 150 m (Sichteinschränkung durch Böschung)

6-m-Sehpunkt:

gegen A: 250 m

gegen E: 150 m (Sichteinschränkung durch Böschung)

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt 60 km/h. Der Kreuzungswinkel beträgt 72°. Daraus ergeben sich nachstehende erforderliche Sichträume:

3-m-Sehpunkt:	114 m
6-m-Sehpunkt:	390 m

Aufgrund der vorhandenen und erforderlichen Sichträume ist diese EK weiterhin gemäß § 6 EKVO 1961 durch einfache Andreaskreuze und die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern.

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

Links und rechts der Bahn sind auf beiden Straßenseiten der L6141 jeweils 3 m vor der nächst gelegenen Schiene einfache Andreaskreuze mit reflektierenden Hintergrundtafeln in liegender Ausführung und die Verkehrszeichen „Halt“ anzubringen.

Links und rechts der Bahn sind am Standort der Andreaskreuze Haltelinien nach den letztgültigen Erkenntnissen der EPIGUS-Untersuchung, durchgeführt vom EPIGUS-Institut, 1010 Wien, zu markieren.

Hingewiesen wird, dass durch die Anbringung eines Verkehrsspiegels nur ein geringer Teil des erforderlichen Sichtraumes eingesehen werden könnte. Dies hätte lediglich eine Scheinsicherheit der Fahrzeuglenker im Zuge der L6141 zur Folge, womit eine wesentliche Beein-

trächtigung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und –verkehrs einherginge. Durch einen Verkehrsspiegel wird keinesfalls der erforderliche Sichtraum von mindestens 390 m hergestellt.

D) Erklärungen

- des Vertreters der Gemeinde Wieselburg-Land:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden an sich für richtig befunden. Trotzdem erscheint die Anbringung eines Verkehrsspiegels zur Hebung der Verkehrssicherheit erforderlich.

E) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

B e s c h e i d

Es wird wie folgt entschieden:

S p r u c h

Da das Land Niederösterreich zur Zahlung der Kommissionsgebühren in Höhe von € 37,80 verpflichtet ist, entfällt deren Vorschreibung.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 AVG, § 5 Abs. 2 der Landes-Kommissionsgebührenverordnung 1976

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT (Auszug), eingelangt am 28. Jänner 2013

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

Abteilung IV/SCH5:

Fachbereich Betrieb:

- a) 1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- b) 2. Die behördliche Zuständigkeit dieser Bahnstrecke, ausschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, obliegt dem Landeshauptmann von Niederösterreich.
- c) 3. Im Punkt 2.7.1. des vorläufigen Untersuchungsberichtes ist im Text zur Abbildung 3 die Bezeichnung der VzG Strecke richtig zu stellen.
- d) 4. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.1 (A-2012/108) ist an den Landeshauptmann von Niederösterreich als zuständige Behörde gerichtet und von diesem umzusetzen.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- e) 1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- f) 2. Der Landeshauptmann von Niederösterreich ist für diese Bahnstrecke zuständig, soweit sich aus dem Eisenbahngesetz 1957 keine abweichende Zuständigkeit ergibt (beispielsweise allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete).
- g) 3. Es wäre zu klären, ob die vorhandenen Sichträume von Sichthindernissen freigehalten wurden.

Wien, am 28. Jänner 2013

und deren Berücksichtigung

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