
Untersuchungsbericht

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
GZ: BMVIT-795.367-IV/BAV/UUB/SCH/2015

**Zusammenprall Z 7028 mit PKW zwischen
Bf Purgstall und Bf Scheibbs
am 22. Mai 2015**

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abbildungen	3
Verzeichnis Expertisen und Gutachten	3
Verzeichnis der Regelwerke	3
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU	4
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	4
Untersuchungsverfahren	4
Vorbemerkungen	5
Hinweis	5
Kontakt	6
Empfänger	6
Zusammenfassung	7
1 Allgemeine Angaben	8
1.1 Zeitpunkt	8
1.2 Örtlichkeit	8
1.3 Witterung; Sichtverhältnisse	9
1.4 Behördenzuständigkeit	9
1.5 Örtliche Verhältnisse	9
1.6 Beteiligte Fahrten	12
1.7 Zulässige Geschwindigkeiten	12
2 Sachverhaltsdarstellung, Befundaufnahme	13
2.1 Allgemeines	13
2.2 Chronologie der Ereignisse	14
2.3 Bilddokumentation	14
3 Folgen	15
3.1 Verletzte Personen	15
3.2 Schäden an der Infrastruktur	15
3.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut	15
3.4 Schäden an Umwelt	15
3.5 Betriebsbehinderungen	15
4 Beteiligte, Auftragnehmer, Zeugen	15
5 Rettungs- und Notfalldienst	16
6 Externe Ermittlungen	16
7 Aussagen, Beweismittel, Auswertungen	16
7.1 Betriebliche Situation und Unterlagen	16
7.2 Auswertung Sprachspeicheraufzeichnungen	17
7.3 Registriereinrichtung des Twg 93 81 5047.026-9	18
7.4 Befragungen / Aussagen (auszugsweise)	19
7.5 Gesetzliche Bestimmungen (auszugsweise)	22
7.6 Regelwerke des IM (auszugsweise)	28
7.7 Dokumente und Nachweise	30
8 Faktor „Mensch“	30
9 Safety Management System	31
10 Schlussfolgerungen	31
11 Maßnahmen	32
12 Sonstiges (nicht unfallkausal)	33
13 Ursache	35
14 Berücksichtigte Stellungnahmen	35
15 Sicherheitsempfehlungen	35
15.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005	35
15.2 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005	37
Beilage 1 – Stellungnahmen	39

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Skizze Eisenbahnlinien Österreich (Quelle SUB)	8
Abbildung 2:	Skizze ÖBB-Strecke 15501 (Quelle SUB)	8
Abbildung 3:	Skizze EK km 20,931 (Quelle Niederösterreich-Atlas)	9
Abbildung 4:	EK km 20,931 (Quelle SUB)	10
Abbildung 5:	„Güterweg Gindl“ (Quelle SUB)	10
Abbildung 6:	Blick vom PKW in Richtung des nähernden Z 7028 kurz vor dem AK (Quelle SUB)	11
Abbildung 7:	Blick vom PKW in Richtung des nähernden Z 7028 unmittelbar vor dem AK (Quelle SUB)	11
Abbildung 8:	Auszug aus VzG (Quelle IM)	12
Abbildung 9:	Auszug Buchfahrplan Heft 150 (Quelle IM)	12
Abbildung 10:	Auszug Buchfahrplan Heft 150 / Fahrplanmuster 150 (Quelle IM)	13
Abbildung 11:	Foto der verunfallten Fahrzeuge (Quelle IM)	14
Abbildung 12:	Zugleitblatt (Quelle IM)	16
Abbildung 13:	Tagesaktuelles Zuglaufblatt Z 7028 (Quelle IM)	17
Abbildung 14:	Auszug Registriereinrichtung Twg 93 81 5047.026-9 (Quelle IM)	18
Abbildung 15:	Signale „GRUPPENPFEIFTAFEL“ und „PFEIFENDE“ (Quelle IM)	29

Verzeichnis Expertisen und Gutachten

Keine

Verzeichnis der Regelwerke

RL 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
TSI OPE	Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006
EisbbV	Eisenbahnbau- und betriebsverordnung
EKVO	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
StVO 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
NÖ-StrG	NÖ Straßengesetz 1999
Pr 626-B-67	Beschied zu den EK auf der Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming des Bundes ministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmen vom 17. Oktober 1967

Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

DV V 2	Signalvorschrift der ÖBB
DV V 3	Betriebsvorschrift der ÖBB
DV B 6	Dienstvorschrift über die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge, letzte Änderung vom 24.06.1987
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift der ÖBB
06.01.01	Instandhaltungsplan Oberbauanlagen
PA 10-3-10-004	Prüfanweisung 10-3-10-004 für die Prüfung der PZB und der Registriereinrichtung des ECM

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

A	Anfangspunkt der Strecke
Abs.	Absatz
AK	Andreaskreuz
BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BH	Bezirkshauptmannschaft
BMVIT, bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DU	Dienstleistungsunternehmen
E	Endpunkt der Strecke
ECM	Entity in Charge of Maintenance (für die Instandhaltung zuständige Stelle)
EK	Eisenbahnkreuzung
Fdl	Fahrdienstleiter
Hst	Haltestelle
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
Klf	Kleinwagenführer
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
I.d.B.	links der Bahn
MESZ	Mitteleuropäische Sommerzeit
nöEÜ	nicht-öffentlicher Eisenbahnübergang gemäß § 47a EisbG
NSA	National Safety Authority (Nationale Sicherheitsbehörde)
P-Zug	Personenzug
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
r.d.B.	rechts der Bahn
RU (EVU)	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Twg	Triebwagen
Tfzf	Triebfahrzeugführer
UTC	Universal Time, Coordinated (Koordinierte Weltzeit)
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 27. Mai 2015
- Unterlagen des IM eingelangt bis 23. Juni 2015
- Unterlagen des DU eingelangt bis 8. Oktober 2015
- Informationsaustausch im Sinne von Art. 22 Abs. 3 der RL 2004/49/EG vom 21. bis 30. Oktober 2015
- Allfällige Rückfragen wurden bis 14. Dezember 2015 beantwortet
- Stellungnahmeverfahren vom 16. Dezember 2015 bis 28. Jänner 2016

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde gemäß den Bestimmungen des Artikel 19 Abs. 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 Untersuchungsberichtes, ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären. Der Untersuchungsbericht hat dabei die Anonymität aller Beteiligten derart sicherzustellen, dass jedenfalls keine Namen der beteiligten natürlichen Personen enthalten sind.

Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Die im VUB zitierten Regelwerke beziehen sich ausschließlich auf die zum Zeitpunkt des Vorfalls gültige Fassung.

Gemäß § 14 Abs. 2 UUG 2005 sind inhaltlich begründete Stellungnahmen im endgültigen Untersuchungsbericht in dem Umfang zu berücksichtigen, als sie für die Analyse des untersuchten Vorfalls von Belang sind. Dem Untersuchungsbericht sind alle inhaltlich begründeten, rechtzeitig eingelangten Stellungnahmen als Anhang anzuschließen.

Gemäß Artikel 25 Abs. 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 Artikel 25 Abs. 3 der RL 2004/49/EG).

Hinweis

Dieser Untersuchungsbericht darf ohne ausdrückliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Hinweis zu abgebildeten Personen:

Auf in diesem Bericht eingebundenen Darstellungen der Gegenstände und Örtlichkeiten (Fotos) sind eventuell unbeteiligte, unfallerhebende oder organisatorisch tätige Personen und Einsatzkräfte zu sehen und gegebenenfalls anonymisiert. Da die Farben der Kleidung dieser Personen (z.B. Leuchtfarben von Warnwesten) möglicherweise von der Aussage der Darstellungen ablenken können, wurden diese bei Bedarf digital retuschiert (z.B. ausgegraut).

Kontakt

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
1210 Wien, Trauzlgasse 1
Fax: +43/1/71162-659298
Email: uus-schiene@bmvit.gv.at
Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen/Stelle
Tfzf Z 7028
Zeuge des Unfallgeschehens
IM – ÖBB-Infrastruktur AG
RU – ÖBB-Personenverkehr AG
DU – ÖBB-Produktion GmbH
DU – ECM – ÖBB Technische Services GmbH
ÖBB-Konzernbetriebsrat
Marktgemeinde Purgstall an der Erlauf, Träger der Straßenbaulast
BH Scheibbs, Jugend und Soziales, Rechtsvertretung der hinterbliebenen Minderjährigen
BH Scheibbs, Straßenaufsichtsbehörde
BH Scheibbs, Strafbehörde in Vollziehung des EisbG
Herr Landeshauptmann von Niederösterreich – Eisenbahnbehörde
Freiwillige Feuerwehr Purgstall
Rotes Kreuz Bezirksstelle Scheibbs
bmvit – Oberste Eisenbahnbehörde
bmvit-IV/Sch5 – Nationale Sicherheitsbehörde
Clusterbibliothek
Polizeiinspektion Purgstall an der Erlauf
Staatsanwaltschaft St. Pölten

Zusammenfassung

Hergang

Am 22. Mai 2015, um 18:48 Uhr, ereignete sich auf der nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 20,931 zwischen Bf Purgstall und Bf Scheibbs ein Zusammenprall zwischen Z 7028 und einem PKW.

Der Lenker des PKW wollte von links kommend die durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherte EK, unter Missachtung der angebrachten Stopptafel, übersetzen. Trotz eingeleiteter Schnellbremsung von Z 7028 konnte ein Zusammenprall nicht verhindert werden.

Folgen

Zwei Erwachsene und drei Kinder wurden tödlich und drei weitere Kinder im PKW wurden schwer verletzt.

Das Zugpersonal und die Fahrgäste blieben unverletzt.

Ursache

Ursache für den Unfall war die Nichteinhaltung der Bestimmungen der EisbKrV betreffend Verhalten von Straßenbenützern beim Queren einer mit Andreaskreuz und Abgabe von akustischen Signalen vom Schienenfahrzeug aus gesicherten EK.

1 Allgemeine Angaben

1.1 Zeitpunkt

Freitag, 22. Mai 2015, 18:48 Uhr UTC+2 (MESZ)

1.2 Örtlichkeit

IM ÖBB-Infrastruktur AG

- Strecke 15501
- Bf Pöchlarn – Bf Scheibbs
- EK km 20,931 zwischen Bf Purgstall und Bf Scheibbs

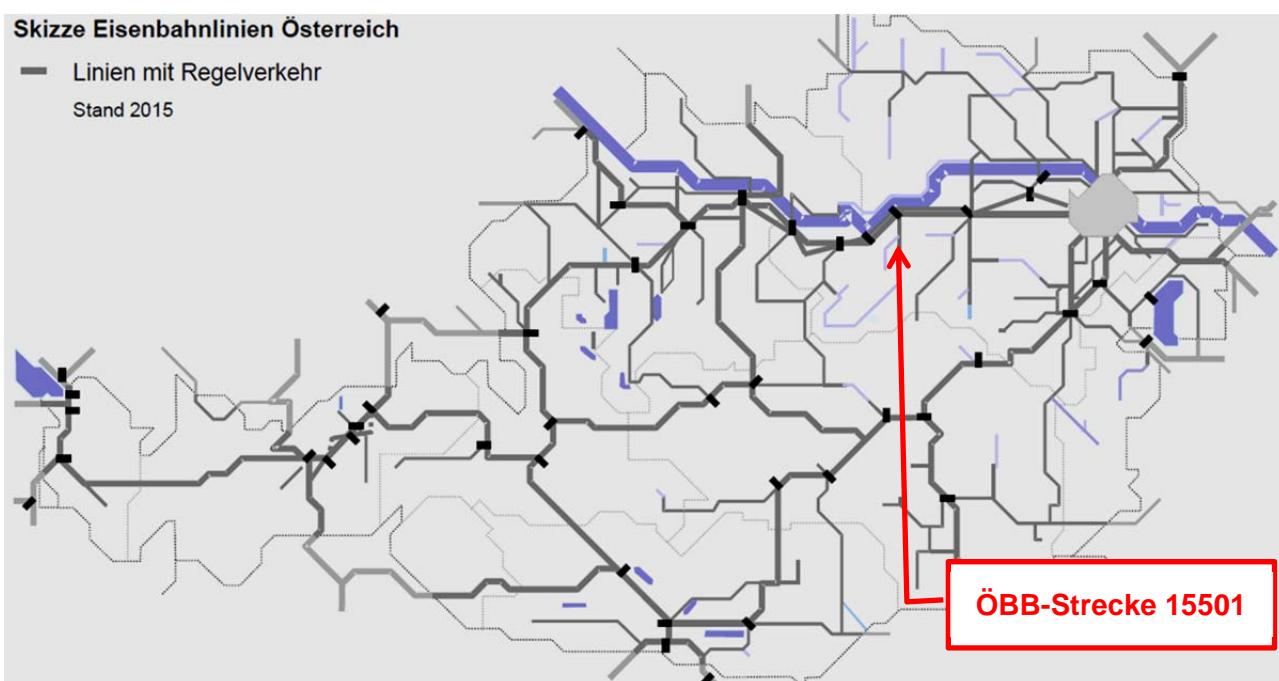


Abbildung 1: Skizze Eisenbahnenlinien Österreich (Quelle SUB)

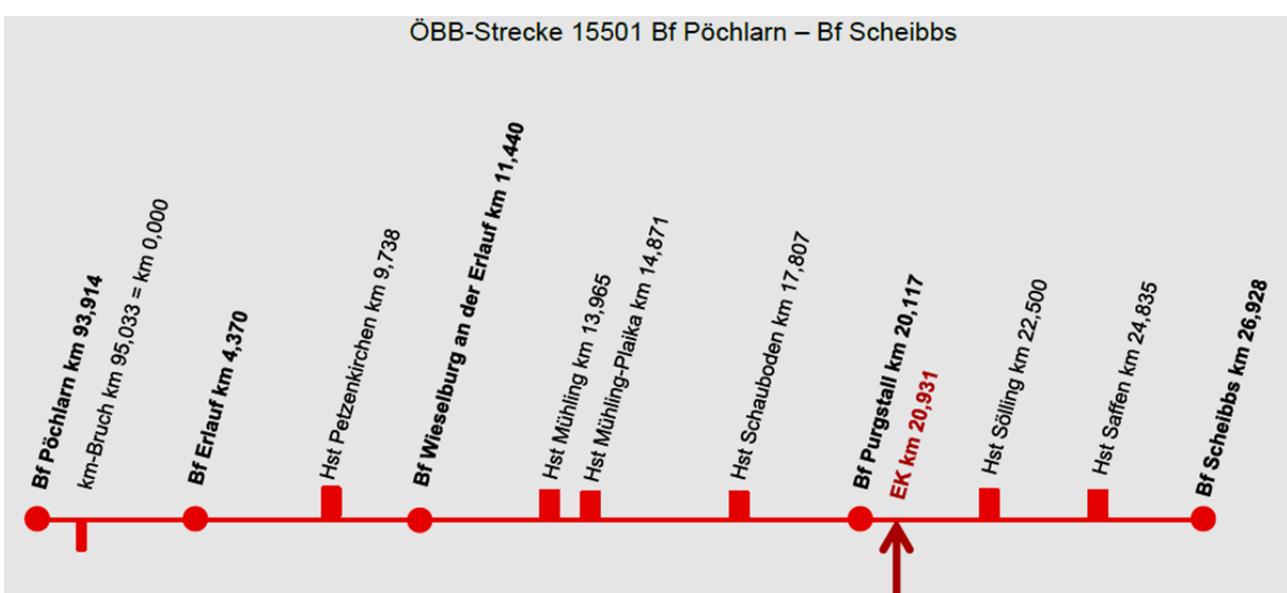


Abbildung 2: Skizze ÖBB-Strecke 15501 (Quelle SUB)

1.3 Witterung; Sichtverhältnisse

Bedeckt, leichter Regen, 13 °C, Tageslicht, keine witterungsbedingten Einschränkungen der Sichtverhältnisse. Die Fahrbahn der Straße war nass.

1.4 Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Landeshauptmann von Niederösterreich. Die Oberste Eisenbahnbehörde im bmvit wird von der Untersuchung durch Übermittlung des Untersuchungsberichtes in Kenntnis gesetzt.

Die BH Scheibbs ist die zuständige Straßenaufsichtsbehörde und Strafbehörde in Vollziehung des EisbG.

1.5 Örtliche Verhältnisse

Der Betrieb der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke erfolgt im Zugleitbetrieb und wird vom Bf Wieselburg an der Erlauf gesteuert. Auf der EK km 20,931 kreuzt die Bahn in einem Winkel von 105° den von der Gemeindestraße „Freithöh-Straße“ abzweigenden „Güterweg Gindl“ (links der Bahn und links der Fahrtrichtung von Z 7028) im Ortsgebiet von Purgstall an der Erlauf.

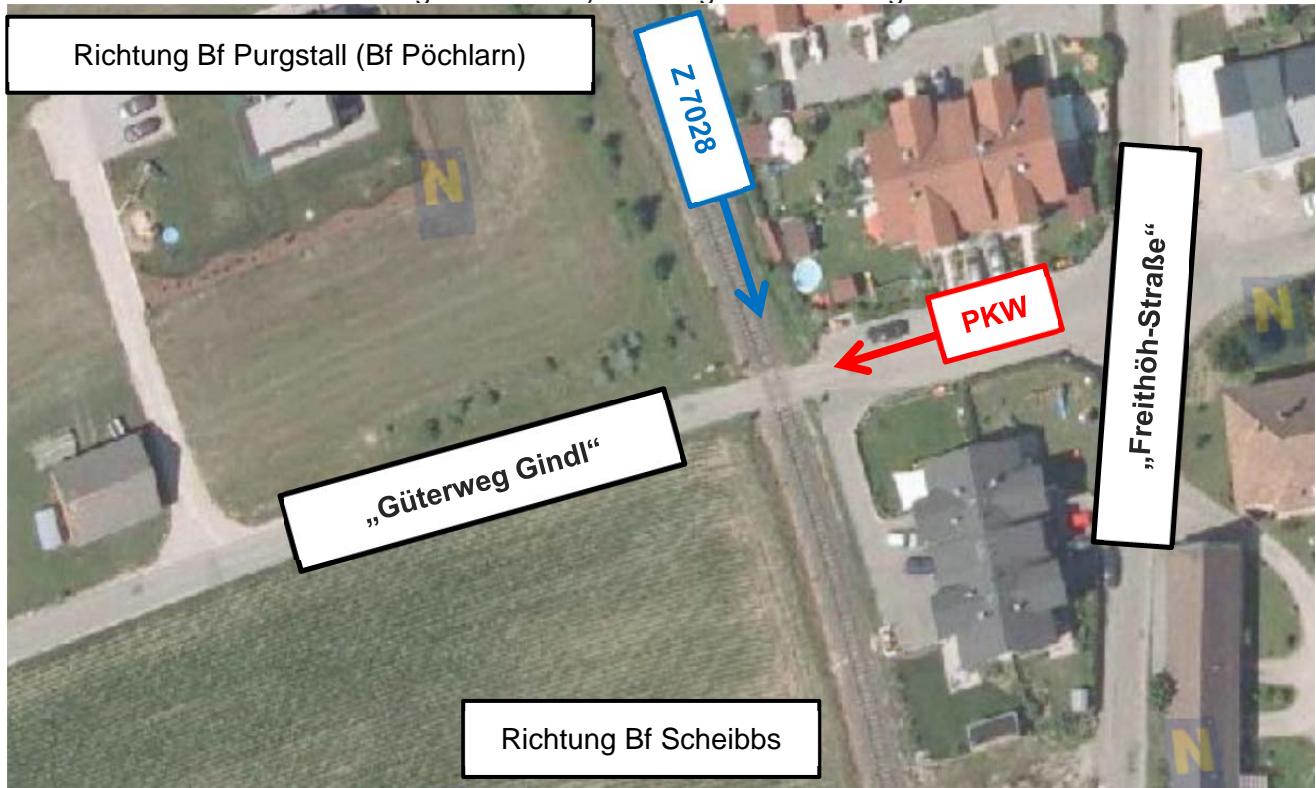


Abbildung 3: Skizze EK km 20,931 (Quelle Niederösterreich-Atlas)

Die EK km 20,931 ist in Fahrtrichtung von Z 7028 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert. In der entgegengesetzten Fahrtrichtung erfolgt die Sicherung der EK durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes.

Straßenseitig waren beidseits der EK Andreaskreuze auf weißen Tafeln angebracht. Unterhalb der Andreaskreuze sind jeweils das Vorrangzeichen „HALT“ („STOPPTAFEL“) und die Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ angebracht.

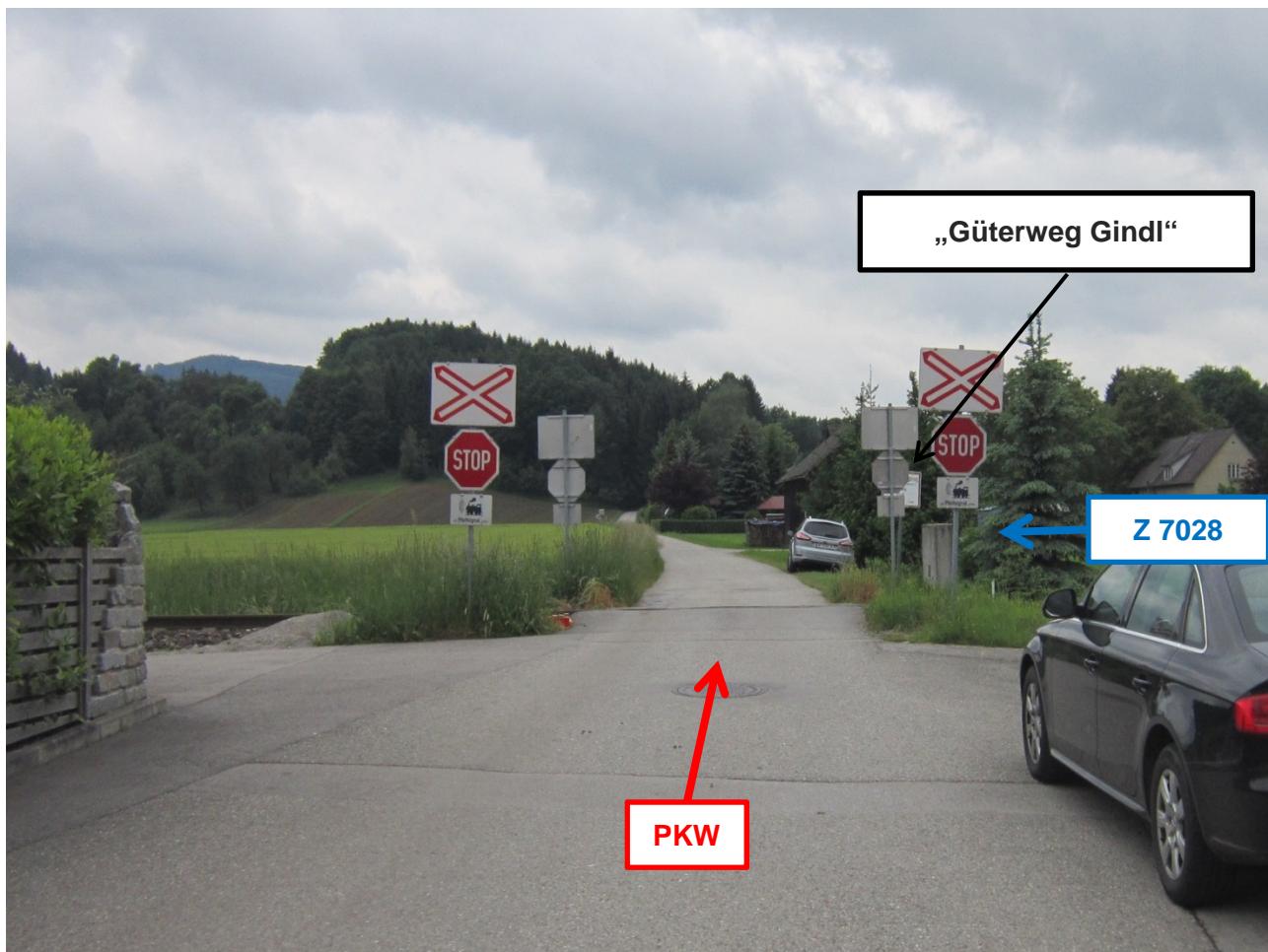


Abbildung 4: EK km 20,931 (Quelle SUB)



Rechts der Bahn, unmittelbar nach der EK befindet sich die Kennzeichnung „Güterweg Gindl“.

Abbildung 5: „Güterweg Gindl“ (Quelle SUB)

Entgegen dem der SUB vorliegenden EK-Bescheid aus dem Jahr 1967 waren die Gefahrenzeichen „BAHNÜBERGANG OHNE SCHRANKEN“ nicht angebracht.

Laut geltendem Bescheid wird die EK in 24 Stunden laut Schätzung aus dem Jahr 1967 von 15 Kfz, 4 bespannten Fahrzeugen, 5 Radfahrern und 20 Fußgängern benutzt. Die Zugfrequenz ist mit 24 Zugfahrten angegeben.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit der Straßenverkehrsteilnehmer ist vor der EK nicht gesondert geregelt und beträgt ortsgebunden 50 km/h.



Abbildung 6: Blick vom PKW in Richtung des nähernden Z 7028 kurz vor dem AK (Quelle SUB)



Abbildung 7: Blick vom PKW in Richtung des nähernden Z 7028 unmittelbar vor dem AK (Quelle SUB)

1.6 Beteiligte Fahrten

Fahrt-/Zugnummer	Z 7028
Zugart	Regionalzug
Zuglauf	Bf Pöchlarn – Bf Scheibbs
Triebwagen	93 81 5047.026-9 und 93 81 5047.009-5
Gesamtgewicht	102 t
Gesamtlänge, Gesamtzuglänge	50,8 m
Buchfahrplan / Fahrplanmuster	Heft 150 / Muster 150
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit	60 km/h
Bremshundertstel erforderlich / vorhanden	42 % / 157 %
Besetzung	1 Tfzf + ca. 10 Reisende
Einstellungsregister	Eintragungen vorhanden

1.7 Zulässige Geschwindigkeiten

1.7.1 Auszug aus VzG

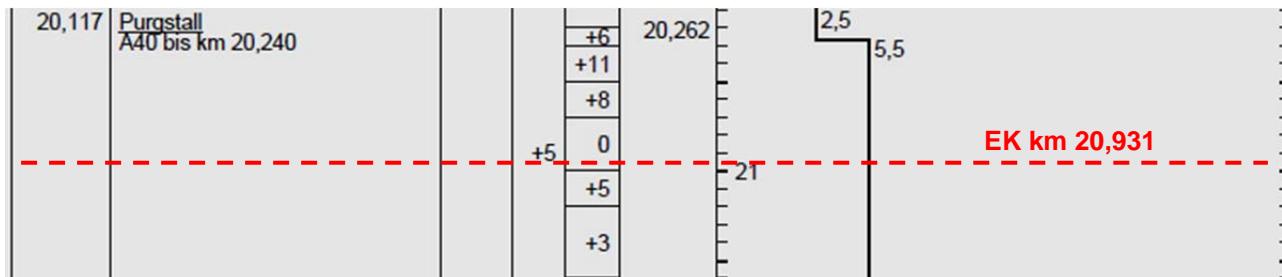


Abbildung 8: Auszug aus VzG (Quelle IM)

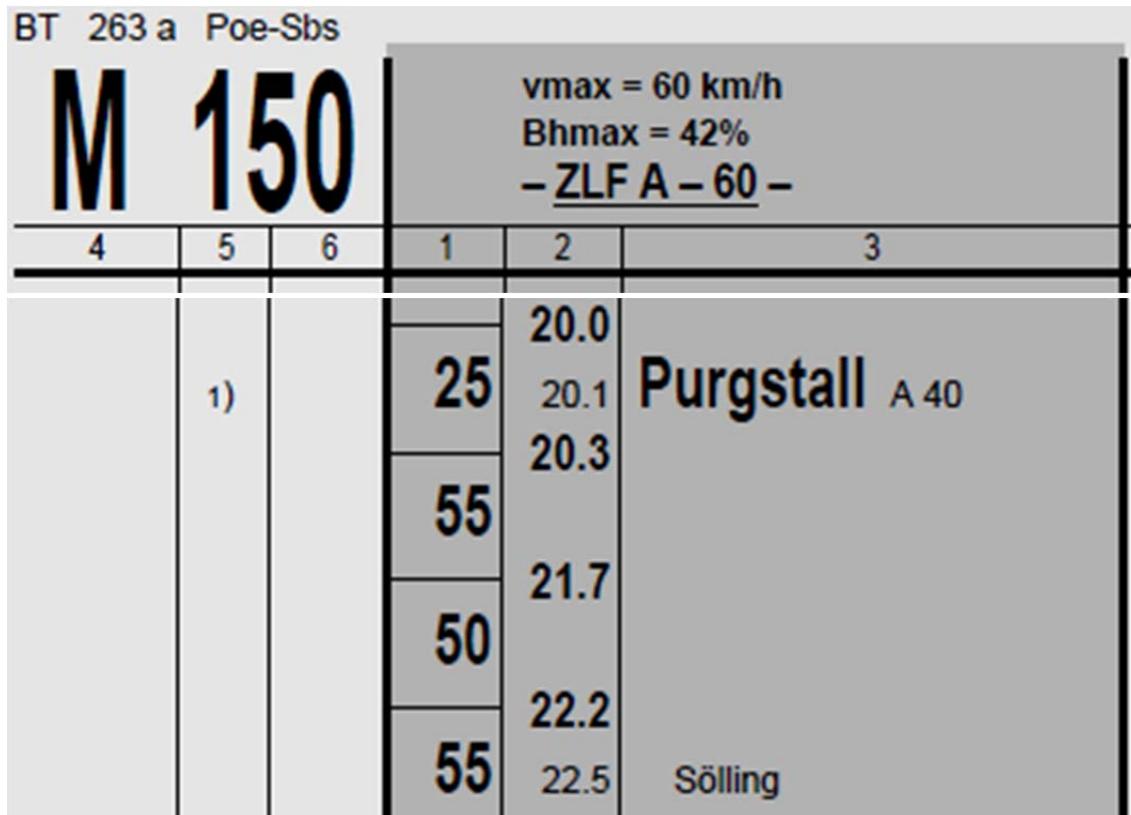
Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der EK km 20,931 war mit 55 km/h festgelegt.

1.7.2 Auszug aus ÖBB Buchfahrplan



Pöchlarn-Scheibbs					
BT 263 a		vmax = 60 km/h Bhmax = 42 %			
Zug Nr.	Abfahrt	Verkehr nach Fahr- plan- muster	Heft Seite	Ankunft	
R 7000	5.08	150	29	5.59	P
R 7002	6.46	150	29	7.31	P
R 7016	12.36	150	29	13.25	P
R 7018	13.36	150	29	14.25	P
R 7020	14.36	150	29	15.25	P
R 7022	15.36	150	29	16.27	P
R 7024	16.13	150	29	16.55	P
R 7026	17.13	150	29	17.57	P
R 7028	18.13	150	29	18.55	P
R 7030	19.13	150	29	19.55	P

Abbildung 9: Auszug Buchfahrplan Heft 150 (Quelle IM)



1) Anhalten in Purgstall. Grund: Behördliche Vorschreibung für zuggeschaltete EKSA.

Abbildung 10: Auszug Buchfahrplan Heft 150 / Fahrplanmuster 150 (Quelle IM)

Die Fahrplangeschwindigkeit im Bereich der EK km 20,931 war mit 55 km/h festgelegt.

1.7.3 Signalisierte Geschwindigkeit

Nicht relevant, da die EK auf der freien Strecke liegt.

1.7.4 Geschwindigkeitseinschränkungen

Für den betroffenen Streckenabschnitt lagen keine Geschwindigkeitseinschränkungen durch La oder schriftliche Befehle vor.

2 Sachverhaltsdarstellung, Befundaufnahme

2.1 Allgemeines

Auf der nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 20,931 zwischen Bf Purgstall und Bf Scheibbs kam es um 18:48 Uhr zu einem Zusammenprall zwischen Z 7028 (Fahrtrichtung Bf Scheibbs) und einem von links kommenden PKW.

Der Lenker des PKW wollte die durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherte EK, unter Missachtung der angebrachten Stopptafeln, übersetzen. Trotz eingeleiteter Schnellbremsung von Z 7028 konnte ein Zusammenprall nicht verhindert werden.

Zwei Erwachsene und drei Kinder wurden tödlich und drei weitere Kinder im PKW wurden schwer verletzt. Das Zugpersonal und die Fahrgäste blieben unverletzt.

2.2 Chronologie der Ereignisse

Zeitpunkt	Beschreibung
22.05.2015 18:13:17 Uhr	Planmäßige Abfahrt von Z 7028 im Bf Pöchlarn
22.05.2015 18:18:55 bis 18:19:25 Uhr	Fahrplanmäßiger Halt von Z 7028 im Bf Erlauf (ein weiterer Halt erfolgte danach in der Hst Petzenkirchen)
22.05.2015 18:28:53 bis 18:31:30 Uhr	Fahrplanmäßiger Halt von Z 7028 im Bf Wieselburg an der Erlauf Kreuzung mit Z 7029
22.05.2015 18:43:30 bis 18:44:30 Uhr	Fahrplanmäßiger Halt von Z 7028 im Bf Purgstall (ein weiterer Halt erfolgte zuvor in der Hst Schauboden)
22.05.2015 ca. 18:48Uhr	Zusammenprall mit PKW, in Fahrtrichtung des Zuges von links kommend (Fahrt vom Ortszentrum von Purgstall an der Erlauf zum „Güterweg Gindl“)

Bezüglich der genauen Fahrt des PKW liegen der SUB keine Angaben vor.

2.3 Bilddokumentation



Abbildung 11: Foto der verunfallten Fahrzeuge (Quelle IM)

3 Folgen

3.1 Verletzte Personen

Verletzte Personen	tödlich verletzt	schwer verletzt	leicht verletzt
Fahrgäste	-	-	-
Eisenbahnbedienstete	-	-	-
Benutzer von EK	5	3	-
Unbefugte Personen	-	-	-
Andere Personen	-	-	-

3.2 Schäden an der Infrastruktur

Keine Schäden an der Infrastruktur.

3.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Der führende Twg wurde an der Stirnseite beschädigt. Die Reparaturkosten wurden vom VK mit ca. € 24.000,- beziffert.

3.4 Schäden an Umwelt

Bezüglich Schäden an der Umwelt durch ausgetretene Betriebsstoffe liegen der SUB keine Angaben vor.

Bezüglich straßenseitiger Sachschäden liegen der SUB keine Angaben vor.

3.5 Betriebsbehinderungen

Sperre der Strecke zwischen Bf Purgstall und Bf Scheibbs am 22. Mai 2015 von 18:48 Uhr bis 21:50 Uhr. Ein Schienenersatzverkehr wurde eingerichtet.

4 Beteiligte, Auftragnehmer, Zeugen

Tfzf Z 7028

Ersthelfer und Zeuge des Unfallgeschehens

Ersthelfer und Zeuge im Zug

Drei schwer verletzte Minderjährige im PKW

IM – ÖBB-Infrastruktur AG

RU – ÖBB-Personenverkehr AG

DU – ÖBB-Produktion GmbH

5 Rettungs- und Notfalldienst

- Freiwillige Feuerwehren Purgstall an der Erlauf und Feichsen mit sechs Fahrzeugen und 34 Personen
- Polizeiinspektionen Purgstall an der Erlauf und Wieselburg an der Erlauf mit zwei Fahrzeugen und vier Person
- Rotes Kreuz mit sieben Fahrzeugen, Anzahl der Personen nicht bekannt
- Zwei Rettungshubschrauber „Christophorus“, Anzahl der Personen nicht bekannt

6 Externe Ermittlungen

Akt der Staatsanwaltschaft St. Pölten, eingelangt am 6. August 2015.

7 Aussagen, Beweismittel, Auswertungen

7.1 Betriebliche Situation und Unterlagen

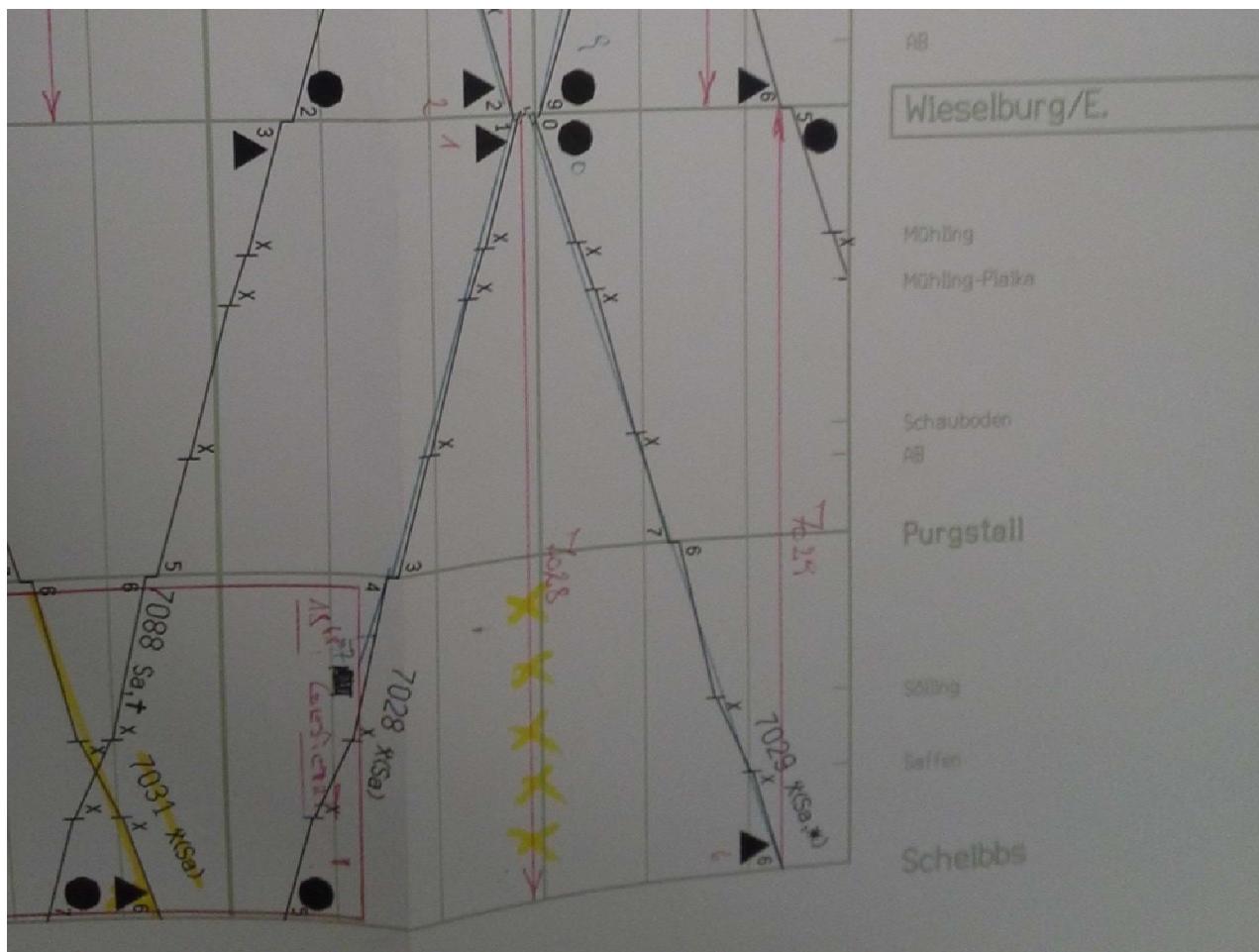


Abbildung 12: Zugleitblatt (Quelle IM)

Z 7028 hat im Bf Wieselburg an der Erlauf eine Kreuzung mit Z 7029 abgewickelt.

Z 7028 verkehrte fahrplanmäßig.

Das tagesaktuelle Zuglaufblatt für Z 7028 liegt der SUB vor.

1) Anhalten in Purgstall. Grund: Behördliche Vorschreibung für zuggeschaltete EKSA.

ZLF A-60

Fr, 22.05.2015 24/37

ZUGLAUFBLETT			Fahrplanmuster 150			R 7028
ÖBB			Pöchlarn - Scheibbs			
INFRA			J 2... m ... Fahrzeuge von Po.E bis SBS m Fahrzeuge von bis		
1	2	3	4	5	6	7
Ankunft	Ein-fahrt	Ab-fahrt	Betriebsstellen	GPS	Fahrerlaubnis bis	Zuglaufmeldungen
		18.13	Pöchlarn		GPS ein?	✓
18.19		19	Erlauf	A 40	3501	
	X	26	Petzenkirchen			
29		31	Wieselburg/E.	3502	KIE	✓
	X	35	Mühling			
	X	36	Mühling-Plaika			
	X	40	Schauboden			
43	1)	44	Purgstall	A 40	3503	
	X	48	Sölling			
	X	18.52	Saffen			
18.55			Scheibbs	3504	SBS	●

V5-01 Zuglaufblatt

Abbildung 13: Tagesaktuelles Zuglaufblatt Z 7028 (Quelle IM)

Anmerkung SUB:

Die Führung des Zuglaufblattes erfolgte regelwerkskonform.

7.2 Auswertung Sprachspeicheraufzeichnungen

Die Sprachspeicheraufzeichnungen der betrieblichen Gespräche zwischen Fdl Bf Wieselburg an der Erlauf und dem Tfzf Z 7028 liegen der SUB nicht vor.

7.3 Registriereinrichtung des Twg 93 81 5047.026-9

Ein Foto des Papierstreifens der Registriereinrichtung des führenden Twg 93 81 5047.026-9 HASLER TELOC 2000 S wurde vom IM der SUB vorgelegt.

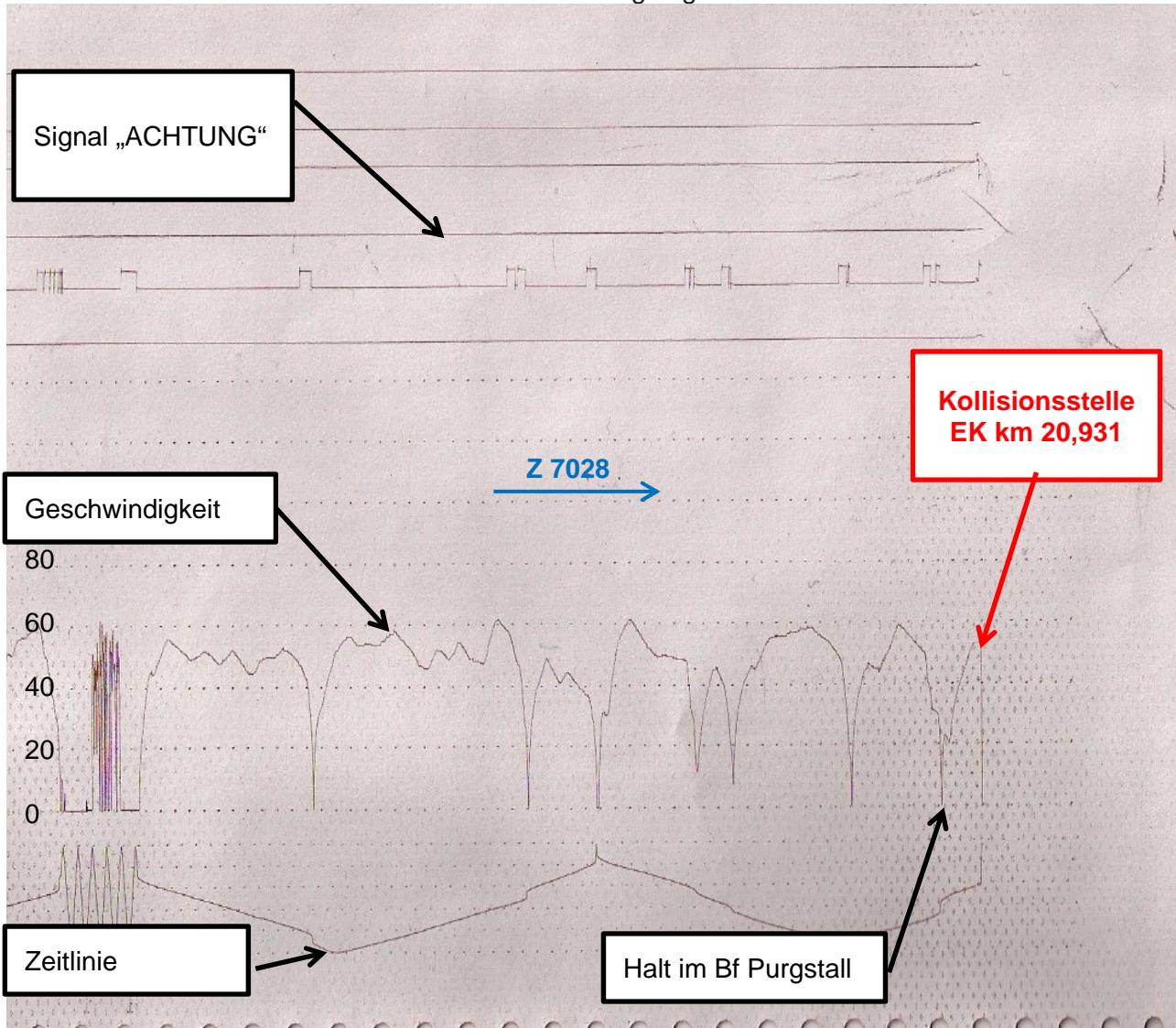


Abbildung 14: Auszug Registriereinrichtung Twg 93 81 5047.026-9 (Quelle IM)

Zitat Auswertung des DU (auszugsweise):

Zug 7028 fuhr nach dem Aufenthalt in Purgstall mit einer Geschwindigkeit von ca. 23 km/h aus und beschleunigte in weiter Folge auf ca. 54 km/h. Bei ca. 54 km/h wurde eine Schnellbremsung registriert. Die registrierte Uhrzeit entspricht der MEZ plus eine Stunde (Sommerzeit).

Vermutlich durch einen technischen Defekt wurden das Signalhorn, die Betätigung der Wachsamkeitstaste und teilweise der HLL-Druck nicht aufgezeichnet.

Anmerkung SUB:

Von Z 7028 wurden die zulässigen Geschwindigkeiten eingehalten. Die Aufzeichnung der Abgabe akustischer Signale „ACHTUNG“ konnte auf Grund eines technischen Defektes nicht nachgewiesen werden.

Weiteres liegen der SUB Aussagen von drei Tfzf vor, die vor der Fahrt von Z 7028 vom Twg ordnungsgemäße akustische Signale abgaben. Bezuglich der Aufzeichnung dieser Signale liegen der SUB keine Dokumente vor.

Die Überprüfung der Registriereinrichtung erfolgte jährlich gemäß PA 10-3-10-004 im Zuge der PZB-Prüfung.

Zitat PA 10-3-10-004 (auszugsweise):

Registrierung

Die Funktionen werden im Registriergerät mittels Papierstreifen oder im Datenspeicher aufgezeichnet. Diese Aufzeichnung ist dem Prüfbericht beizufügen (Aufzeichnung im Datenspeicher mittels Laptop abrufen). Alternativ kann geprüft werden, ob die Signale zum Registriergerät gelangen (Datenmonitor); diese Prüfung ist am Prüfblatt zu bestätigen.

In beiden Fällen sind nicht nur die Signale der PZB, sondern auch „Makrofon“, „Fahrzeug bremst“ und „Türen geschlossen“ zu überprüfen, soweit diese auf der jeweiligen Fahrzeugreihe vorhanden sind.

Das Prüfprotokoll des Twg vom 19. November 2014 erstellt vom ECM liegt der SUB vor.

7.4 Befragungen / Aussagen (auszugsweise)

7.4.1 Personal Z 7028

Zitat Tfzf Z 7028 (auszugsweise):

„Am Freitag den 22. Mai 2015 erfolgte der Dienstbeginn um 08:00 Uhr in St. Pölten und umfasste die Strecke Pöchlarn - Scheibbs. Der Zug bestand aus zwei Twg und das vorgeschriebene „SPITZENSIGNAL“ war eingeschaltet. Bei der Fahrt von Pöchlarn nach Scheibbs wurde der Bf Purgstall um 18:44 Uhr, nach erfolgtem Halt, verlassen. Die Weiterfahrt erfolgte in Richtung Scheibbs. In dem Bereich nach der ersten EK, unmittelbar nach dem Bf Purgstall, ist eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h erlaubt. Z 7028 fuhr knappe 50 km/h in Richtung Scheibbs. Nach ca. 1 km befinden sich drei EK in kurzem Abstand, von jeweils ca. 200 m. Die Sicherung dieser EK erfolgt nur durch Andreaskreuze und Stopptafeln. Bei Annäherung zur ersten EK wurde das Signal „GRUPPENPFEIFTAFEL“ passiert. Dieses Signal schrieb vor, dass das Signal „ACHTUNG“ mittels Pfeife 3 Mal gegeben werden muss. Dies erfolgte auch und anschließend wurde die erste EK passiert. Bei der Annäherung zur zweiten EK, die nur 200 bis 300 m entfernt ist wurde das Signal „ACHTUNG“ auch zumindest einmal angegeben. Es konnte nicht mehr genau gesagt werden ob es mehrmals erfolgte. Normalerweise setze Ich das Signal mehrfach.“

Die Annäherung an die zweite EK erfolgte mit weniger als 50 km/h. Unmittelbar vor der EK, ca. 10 bis 15 m, kam plötzlich ein PKW von der linken Seite auf die EK zu. Es war im Bereich einer Sekunde, wo das Auto gesehen wurde, wie es auf die EK zufuhr und ohne ein Bremsmanöver unmittelbar vor Z 7028 auf die Geleise fuhr. Es konnte noch eine Notbremsung eingeleitet werden, bevor Z 7028 den PKW auf der rechten Seite erfasste. Anschließend wurde der PKW bis zum Stillstand des Twg mitgeschleift.

Mittels Funk wurde sofort eine Meldung an den Fahrdienstleiter im Bf Wieselburg an der Erlauf gegeben, wonach Z 7028 eine Kollision hatte und die Rettung und Polizei erforderlich sind.

Während des Funkspruches kam ein zufällig anwesender Zugbegleiter in den Führerraum und bot Hilfe an.

Der Twg wurde mittels Federspeicher eingebremst und der Motor abgestellt. Weiteres wurde der Streifen der Registriereinrichtung entnommen und mit den Daten vervollständigt.

Zu diesem Zeitpunkt waren bereits mehrere Personen mit der Erstversorgung der Verletzten beschäftigt. Kurz danach kamen die Rettungskräfte, die Feuerwehr und die Polizei.

Dadurch dass der Tfzf schon mehrere Jahre diese Strecke befährt, wird dieser Abschnitt mit großer Vorsicht befahren, da diese drei EK schlecht einsehbar sind. Bei der zweiten EK, wo sich dieser tragische Unfall ereignete, besteht keine Sicht in die Straße. Der Sichtbereich in die Straße von wo sich der Unfall PKW genähert hat umfasst maximal zwei PKW-Längen.

Durch die Erfahrung hat man auch ein Gefühl ob ein PKW, der sich einer EK nähert, stehenbleibt oder ob er nicht stehenbleibt. In diesem konkreten Fall hat der PKW Lenker des Unfallfahrzeuges keinen Bremsversuch gemacht.“

Anmerkung SUB:

Die Sicherung der EK und nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen zwischen Bf Purgstall und Hst Saffen in Fahrtrichtung Scheibbs (km 20,549, km 20,793, km 20,931 km 21,039, km 21,633, km 22,131 und km 22,331) darunter die Unfall-EK km 20,931 erfolgen jeweils durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus. Zusätzlich sind jeweils Straßenverkehrszeichen „HALT“ angebracht.

Der Tfzf wurde regelwerkskonform von der weiteren Ausführung des Dienstes entbunden.

7.4.2 Zeugen und Ersthelfer

Zitat Ersthelfer und nachfahrender PKW-Lenker (auszugsweise):

Am 22. Mai 2015 gegen 18:45 Uhr erfolgte die Fahrt mit dem PKW von Purgstall in Richtung Sölling. Die Fahrt erfolgte auf der Mariazeller Straße, anschließend wurde in den Mühlenweg nach rechts eingebogen. Am Mühlenweg wurde ca. 70 bis 100 m entfernt, ein in dieselbe Richtung vorausfahrender PKW gesehen. Dieser PKW hielt an der Kreuzung mit der Busatis-Straße an und überprüfte den Querverkehr. Bei der Annäherung auf wenige Meter an den vorausfahrenden PKW fuhr dieser gerade über die Kreuzung in Richtung „Güterweg Gindl“. Der PKW-Lenker hielt ebenfalls an der Kreuzung mit der Busatis-Straße an und war im Begriff den Gegenverkehr zu beachten. Beim Blickwechsel von der rechten auf die linke Seite, konnte direkt davor der vorausfahrende PKW gesehen werden als er in die EK einfuhr. Dabei fuhr er keine allzu hohe Geschwindigkeit, hatte aber kein Bremsmanöver durchgeführt (Es wurde kein Aufleuchten der Bremslichter festgestellt). In dem Moment als die Geleise befahren wurden kam auch ein Zug von rechts in Fahrtrichtung Scheibbs.

Der Twg konnte erst jetzt gesehen werden, da er zuvor von Wohngebäuden verdeckt war.

Der PKW wurde von dem Twg erfasst und mitgeschleift. Die Weiterfahrt erfolgte in die Straße nach links, nach den Häusern würden der Twg mit dem PKW wieder zum Vorschein kommen.

Der PKW fuhr auf den rechts gelegenen größeren Parkplatz, hielt an und es wurde noch im PKW der Notruf 122 gewählt. Anschließend erfolgte der Weg zu dem verunfallten PKW, dabei wurden die Einsatzkräfte alarmiert.

Die Fahrertür des verunfallten PKW war durch den Zusammenprall ca. 20 cm aufgedrückt worden und konnte geöffnet werden. Der Lenker, ein Mann im Alter von ca. 30 Jahren lag nach rechts vorne gebeugt auf dem Lenkrad. Er war nicht angegurtet.

In diesem Moment wurde festgestellt, dass sich der Tfzf, der im Führerraum des Twg stand und stark gestikulierte. Es erfolgte die Frage wie viele Personen sich im verunfallten PKW befanden. Unmittelbar danach kam ein zweiter Mann in den Führerraum, eine bekannte Person aus Scheibbs.

Eine andere junge Person, die gerade zur Unfallstelle kam wurde um Mithilfe bei der Bergung des Lenkers ersucht. Da diese im Moment nicht fähig war, wurde der Lenker alleine aus dem PKW geborgen und zwischen den Schienen in der stabilen Seitenlage abgelegt. Beim Versuch den Puls zu ertasten konnten keine Anhaltspunkte für eine Vitalfunktion festgestellt werden.

Zu diesem Zeitpunkt waren bereits mehrere Personen bei der Unfallstelle und es wurden die Schreie der Kindern im verunfallten PKW gehört. Zu dritt wurde versucht den Kofferraumdeckel mit Gewalt zu öffnen, dies gelang auch, danach konnte ein Kind mit einer starken Kopfverletzung und ein weiteres Kind aus dem PKW geborgen werden. Bei dem zweiten Kind konnte ein flacher Puls gefühlt werden und es wurde die Reanimation begonnen bis die Rettung eintraf und ein Sanitäter die Reanimation fortsetzte.

Es wurde kein Zugsignal gehört, da das Radio im PKW aufgedreht war. Auch der Zusammenprall zwischen dem Twg und dem PKW wurde nicht gehört.

Bezüglich des Twg wurde angegeben, dass dieser aufgrund des geringen Abstandes nicht reagieren konnte. Es ging alles so schnell, der verunfallte PKW war gerade im Begriff über das Gleis zu fahren als der Twg daherkam.

Anmerkung SUB:

Zugsignal bedeutet die Abgabe von akustischen Signalen vom Schienenfahrzeug aus.

Die Busatis-Straße geht in die Freithöh-Straße über.

Zitat Ersthelfer und Fahrgäste von Z 7028 (auszugsweise):

Am 22. Mai 2015 befand sich die Person auf dem Heimweg und fuhr mit Z 7028 von Pöchlarn in Richtung Scheibbs. Der Sitzplatz befand sich im vorgereihten Twg in der dritten oder vierten Reihe von vorne. Kurz nach Purgstall erfolgte ein lauter Knall, der eine Entgleisung vermuten ließ. Es erfolgte eine Notbremsung und auf der rechten Seite wurde etwas vom Twg weggeschleudert. In der Zeit bis zum Stillstand des Z 7028 erfolgte eine Geruchsentwicklung durch die Bremsung.

Nach dem Stillstand von Z 7028 wurde sofort der Führerraum aufgesucht, gegen die versperrte Tür geklopft und dem Tfzf Hilfe angeboten. Anfangs konnte nichts erkannt werden, erst nach der Beugung über das Bedienpult wurde festgestellt, dass vor dem Twg ein PKW war.

Den Auftrag die Polizei zu informieren wurde nach dem Aussteigen vom bereits eingetroffenen Ersthelfer durch Absetzung eines Notrufes als bereits durchgeführt gemeldet. Anschließend erfolgte die Erstversorgung der Verletzten.

Bezüglich der Angabe der Zugpfeifsignale durch den Tfzf wurde festgestellt, dass das „Einblasen“ immer erfolgt. Wann und bei welcher Entfernung dies erfolgte, konnte nicht angeben werden.

Anmerkung SUB:

Zugpfeifsignal bedeutet die Abgabe von akustischen Signalen vom Schienenfahrzeug aus.

7.4.3 Unbekannter ortsansässiger Radfahrer

Beim Lokalaugenschein durch die SUB am 27. Mai 2015 wurde von einem vor Ort angetroffenen unbekannten Radfahrer die nachstehende Aussage getätigt:

Zitat Unbekannter Radfahrer (auszugsweise):

Da fahren die Personen mit den Kindern auf der Rückbank und das Mobiltelefon in der Hand ohne Anzuhalten über die EK, dass sie fast wie auf einer Sprungschanze abheben.

Nach dem Unfall verhielten sich alle Personen etwas vorsichtiger, aber das dauert nur zwei Wochen.

7.5 Gesetzliche Bestimmungen (auszugsweise)

Anmerkung SUB:

Für die Sicherung von EK gemäß §§ 4, 6, 8 und 9 EKVO ist eine Übergangsfrist für die Überprüfung der Sicherungsart gemäß §§ 102 und 103 EisbKrV festgelegt.

Alle anderen Festlegungen gemäß EisbKrV wie z. B. jährliche Überprüfung der Einrichtungen der EK gemäß § 9 Abs. 1, Freihalten des Sichtraumes gemäß § 56 und § 57, Maßnahmen bei sichtbehindernden Verhältnissen, Störungen gemäß § 91, Verhaltensbestimmungen für Straßenbenutzer bei der Annäherung und beim Übersetzen von EK gemäß § 97 und § 98, gelten seit Inkrafttreten der EisbKrV.

Zitat EKVO (auszugsweise):

§ 6. Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus.

(1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ist nur zulässig, wenn sich Schienenfahrzeuge der Eisenbahnkreuzung mit keiner größeren Geschwindigkeit als 60 km/h oder, falls die Eisenbahnkreuzung nur für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, mit keiner größeren Geschwindigkeit als 100 km/h nähern dürfen.

(2) Die akustischen Signale sind vom Schienenfahrzeug aus ab dem erforderlichen Sichtpunkt bis zum Überfahren der Eisenbahnkreuzung wiederholt zu geben. Ist dies nicht möglich, so ist die Geschwindigkeit des Schienenfahrzeuges den aus dem vorhandenen Sichtraum sich ergebenden Sichtverhältnissen entsprechend herabzusetzen.

(3) Vor Eisenbahnkreuzungen, die durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, ist für jene Fahrtrichtung der Straße, für die der erforderliche Sichtraum nicht vorhanden ist, das Straßenverkehrszeichen „Halt“, und zwar oberhalb des Andreaskreuzes, wenn dieses in der hochgestellten Form verwendet wird, sonst unterhalb desselben anzubringen.

Zitat EisbKrV (auszugsweise):

§ 9. Überprüfungen

(1) Das Eisenbahnunternehmen hat jede Eisenbahnkreuzung zumindest **einmal jährlich** auf den bescheidgemäßen Zustand zu überprüfen. Bei dieser Überprüfung ist auch festzustellen, ob der Zustand der Fahrbahnkonstruktion im Gleisbereich ein rasches und ungefährdetes Verlassen des Gefahrenraumes durch die Straßenbenutzer ermöglicht. Bei dieser Überprüfung außerhalb dieses Bereiches festgestellte augenscheinliche Mängel sind dem Träger der Straßenbaulast beziehungsweise dem Straßenerhalter zu melden.

(4) Unabhängig von der Überprüfung gemäß Abs. 1 ist vom Eisenbahnunternehmen für jede Eisenbahnkreuzung festzustellen, ob an dieser Eisenbahnkreuzung drei oder mehr Zusammenpralle innerhalb der letzten fünf Jahre oder ein oder mehrere Zusammenpralle mit Todesfolge innerhalb der letzten zwei Jahre erfolgt sind. Zutreffendenfalls ist dies vom Eisenbahnunternehmen der Behörde bekannt zu geben.

(5) Bei der Überprüfung gemäß Abs. 1 beziehungsweise bei der Feststellung gemäß Abs. 4 hat sich das Eisenbahnunternehmen entsprechend fachlich qualifizierter Personen oder Einrichtungen zu bedienen.

Anmerkung SUB:

Das EK-Datenblatt mit der Aufzeichnung der letzten Überprüfung vom 29. Oktober 2013 und der Inspektionsbericht vom 14. August 2014 liegen der SUB vor.

Bezüglich des bescheidmäßig vorgeschriebenen Gefahrenzeichens „Bahnübergang ohne Schranken“ liegen der SUB keine Angaben zum Fehlen dieses Gefahrenzeichens, bzw. zur Meldung an den Träger der Straßenbaulast beziehungsweise dem Straßenerhalter vor (siehe letzter Satz § 9, Abs. 1 EisbKrV).

§ 56. Sichtraum

Der erforderliche und der vorhandene Sichtraum sind gemäß den Bestimmungen des § 45 Abs. 2 und 3 und des § 48 zu ermitteln.

§ 57. Freihalten des vorhandenen Sichtraumes

Bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, ist der vorhandene Sichtraum gemäß § 46 Abs. 2 und § 48 von dauerhaften Sichthindernissen freizuhalten.

§ 58. Standort und Bedeutung der Signale für den Eisenbahnbetrieb

- (1) Der erforderliche Sichtpunkt ist durch ein vor der Eisenbahnkreuzung auf der Bahn aufzustellendes Signal zu kennzeichnen. Beträgt der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt weniger als 100 m, ist das Signal in einem Abstand von mindestens 100 m aufzustellen.
- (2) Ab dem Signal gemäß Abs. 1 bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung sind akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus wiederholt (mindestens dreimal) zu geben.
- (3) Die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ab dem Signal gemäß Abs. 1 kann entfallen, wenn die Schienenfahrzeuge zwischen dem Signal und dem vorhandenen Sichtpunkt planmäßig anhalten. Davon unberührt bleibt die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus als Achtungssignal. Die akustischen Signale sind ab der Weiterfahrt des Schienenfahrzeuges bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung wiederholt zu geben, wobei die Bestimmungen des § 53 einzuhalten sind.
- (4) Die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ab dem Signal gemäß Abs. 1 kann entfallen, wenn die Schienenfahrzeuge zwischen dem vorhandenen Sichtpunkt und der Eisenbahnkreuzung planmäßig anhalten. Davon unberührt bleibt die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus als Achtungssignal. Die Fahrt darf erst nach Abgabe akustischer Signale fortgesetzt werden und sind diese bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung wiederholt zu geben.

§ 59.

- (1) Bei nacheinander gelegenen Eisenbahnkreuzungen, die durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind und deren jeweiliger Abstand voneinander geringer ist als der jeweilige Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom jeweiligen Kreuzungspunkt, ist der von der ersten Eisenbahnkreuzung am weitesten entfernt gelegene erforderliche Sichtpunkt aller Eisenbahnkreuzungen durch ein Signal für den Beginn dieser Gruppe von Eisenbahnkreuzungen zu kennzeichnen. Die letzte Eisenbahnkreuzung dieser Gruppe ist durch ein Signal für das Ende dieser Gruppe, das nach der letzten Eisenbahnkreuzung dieser Gruppe aufzustellen ist, zu kennzeichnen.
- (2) Ab dem Signal gemäß Abs. 1 bis zum Erreichen der ersten Eisenbahnkreuzung sind akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus wiederholt (mindestens dreimal), und in weiterer Folge bis zum Erreichen des Signals gemäß Abs. 1 für das Ende dieser Gruppe, fortgesetzt zu geben. Halten Schienenfahrzeuge planmäßig zwischen dem Signal für den Beginn dieser Gruppe und dem Signal für das Ende dieser Gruppe an, ist § 58 Abs. 3 und 4 sinngemäß anzuwenden.

§ 60.

Befindet sich zwischen dem Signal gemäß § 58 Abs. 1 und der zugehörigen Eisenbahnkreuzung eine Eisenbahnkreuzung, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert ist, ist statt dem Signal gemäß § 58 Abs. 1 ein Signal gemäß § 59 Abs. 1 zu verwenden. Das Ende dieser Gruppe von Eisenbahnkreuzungen ist durch ein Signal gemäß § 59 Abs. 2 zu kennzeichnen.

§ 91. Störungen

(4) Eine Störung bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, liegt vor, wenn

1. auch nur ein Andreaskreuz fehlt oder derart beschädigt ist, dass dessen leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist oder
2. auch nur ein Vorschriftszeichen „Halt“ oder auch nur ein Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ fehlt oder derart beschädigt ist, dass dessen leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist oder
3. auch nur eine Umlaufsperrre für den Radfahrverkehr fehlt oder derart beschädigt ist, dass deren leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist oder fehlt.

Anmerkung SUB:

Das Fehlen der bescheidmäßi g vorgeschriebenen Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ ist gemäß § 91 Abs. 4 EisbKrV keine Störungen.

§ 97. Allgemeine Gebote

(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 Vorschriften 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.

Anmerkung SUB:

Das Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ war zum Zeitpunkt des Lokalaugenscheines durch die SUB am 27. Mai 2015 nicht angebracht.

§ 98. Besondere Gebote bei Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ und bei Vorschriftszeichen „Halt“

(2) Ist zum Andreaskreuz das Vorschriftszeichen „Halt“ angebracht, haben die Straßenbenutzer anzuhalten. Die Straßenbenutzer haben sich durch Ausblick auf den Bahnkörper und, unabhängig davon, ob eine Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ angebracht ist oder nicht, durch besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale nach beiden Richtungen der Bahn zu überzeugen, ob sich ein Schienenfahrzeug nähert oder vor der Eisenbahnkreuzung steht und seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt. Nehmen die Straßenbenutzer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges aus einer der beiden Fahrtrichtungen der Bahn oder ein vor der Eisenbahnkreuzung stehendes Schienenfahrzeug, das seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt, wahr, darf die Eisenbahnkreuzung nicht übersetzt werden.

Anmerkung SUB:

Gemäß Aussage des Tfzf und eines weiteren Zeugen wurde vom PKW das Vorschriftszeichen „Halt“ missachtet.

Zitat EisbBBV (auszugsweise):

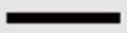
§ 53. Akustische Signale

- (1) Ist bei geschobenen Zügen am vordersten Schienenfahrzeug eine Einrichtung zur Abgabe des Signals „Achtung“ vorhanden, ist das Signal „Achtung“ vom Mitarbeiter an der Spitze zu geben.
 (2) Die Abgabe des Signals „Achtung“ kann in Einzelfällen gesondert angeordnet werden.

§ 61. Sonstige Signale für Eisenbahnkreuzungen

(3) Unbeschadet der Bestimmungen der §§ 27 Abs. 1, 2 und 4 (erforderliche Sichtweite) sowie 28 (Aufstellungsseite) sind die Signale „Pfeiftafel“ („Pfeifpflock“), „Gruppenpfeiftafel“ („Gruppenpfeifpflock“) und „Pfeifende“ („Endpflock“) gemäß den Bestimmungen der §§ 58 bis 60 (Standort und Bedeutung der Signale für den Eisenbahnbetrieb) EisbKrV, BGBl. II Nr. 216/2012, zu errichten.

Anlage 5, Punkt 25 Akustische Signale (§ 53)

Bezeichnung	Beschreibung	Bedeutung	Erläuterung
Achtung	Ein langer Ton mit der Triebfahrzeugpfeife oder einer gleichwertigen Einrichtung. 	Warnung von Personen oder Erregen von Aufmerksamkeit.	

Anlage 5, Punkt 33 Sonstige Signale für Eisenbahnkreuzungen (§ 61)

Pfeiftafel (Pfeifpflock)	Eine senkrecht stehende, rechteckige, rückstrahlende, abwechselnd waagrecht rot und weiß gestreifte Tafel mit roter Spitze. 	Ab dem Signal ist bis zum Erreichen der nicht technisch gesicherten EK wiederholt, jedoch mindestens drei Mal Signal „Achtung“ zu geben.	Weitere Bestimmungen über die Abgabe des Signals Achtung in Zusammenhang mit dem Signal „Pfeiftafel“ sind im § 58 der EisbKrV enthalten.
Gruppenpfeiftafel (Gruppenpfeifpflock)	Eine senkrecht stehende, rechteckige, rückstrahlende abwechselnd waagrecht rot und weiß gestreifte Tafel, die am oberen Ende zwei nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem Grund trägt. 	Ab dem Signal ist bis zum Erreichen der ersten nicht technisch gesicherten EK wiederholt, jedoch mindestens drei Mal, und anschließend fortgesetzt bis zum Erreichen Signals „Pfeifende“ Signal „Achtung“ zu geben.	Weitere Bestimmungen über die Abgabe des Signals Achtung in Zusammenhang mit dem Signal „Pfeiftafel“ sind im § 59 der EisbKrV enthalten.
Pfeifende (Endpflock)	Eine senkrecht stehende, rechteckige, rückstrahlende, weiße, am oberen Ende rot gestrichene Tafel. 	Ende des Bereiches, in dem auf Grund einer Gruppenpfeiftafel Signal „Achtung“ zu geben ist.	

Anmerkung SUB:

Die Signale „GRUPPENPFEIFTAFEL“ und „PFEIFENDE“ waren ordnungsgemäß aufgestellt.

Zitat StVO (auszugsweise):

§ 32. Anbringungspflicht und Kosten.

(1) Die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs sind, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, vom Straßenerhalter auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten. Die Kosten der Anbringung und Erhaltung dieser Einrichtungen auf und an Kreuzungen sind von den beteiligten Straßenerhaltern entsprechend dem Ausmaß des Verkehrs auf jeder Straße zu tragen. Die Erhaltung der Einrichtungen umfaßt auch ihre allenfalls notwendige Beleuchtung.

(7) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 6 gelten nicht für das Zeichen „Andreaskreuz“ (§ 50 Z 6d); hiefür sind die eisenbahnrechtlichen Vorschriften maßgebend.

§ 96. Besondere Rechte und Pflichten der Behörde.

(2) Die Behörde hat alle zwei Jahre unter Beziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen, ob sie noch erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen.

Anmerkung SUB:

Der Bezirksverwaltungsbehörde obliegt alle zwei Jahre die Überprüfung der Verkehrszeichen, dabei hat die Marktgemeinde Purgstall an der Erlauf mitzuwirken.

Der Marktgemeinde Purgstall an der Erlauf obliegt alle zwei Jahre die Überprüfung der selbst verordneten Verkehrszeichen.

Die der SUB vorliegende DV B 6 der ÖBB „Dienstvorschrift über die Sicherung schienegleicher Eisenbahnübergänge“, letzte Änderung vom 24. Juni 1987 wurde auf Grund der mangelnden Aktualität nicht berücksichtigt.

7.6 Regelwerke des IM (auszugsweise)

Zitat ÖBB-Signalvorschrift DV V2 (auszugsweise):

§ 40a Pfeiftafeln, Schaltstellen

(5) Signal „GRUPPENPFEIFTAFEL“

Eine senkrecht stehende, abwechselnd waagrecht rot und weiß gestreifte Tafel, die am oberen Ende zwei nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem Grund trägt.

Das Signal ist rückstrahlend.

(6) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der bis zum Erreichen der ersten nicht technisch gesicherten EK wiederholt (mindestens 3mal) und anschließend fortgesetzt bis zum Erreichen des Signals „PFEIFENDE“ mit dem führenden Fahrzeug, das Signal „ACHTUNG“ zu geben ist.

Wird zwischen dem Signal – GRUPPENPFEIFTAFEL – und dem Signal – PFEIFENDE – angehalten (z.B. Haltestelle,...), so ist unmittelbar vor dem Anfahren und fortgesetzt bis zum Erreichen des Signals – PFEIFENDE – mit dem führenden Fahrzeug, das Signal – ACHTUNG – zu geben.

(7) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

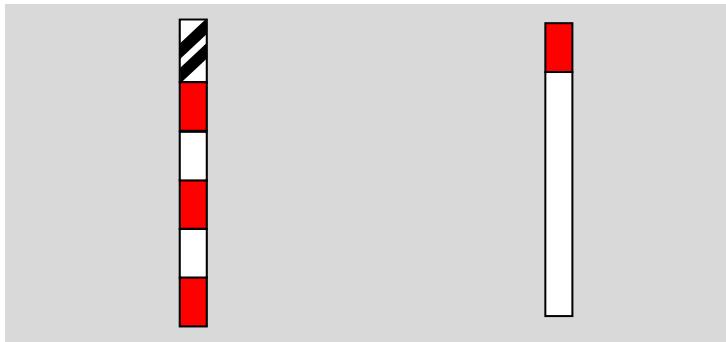


Abbildung 15: Signale „GRUPPENPFEIFTAFEL“ und „PFEIFENDE“ (Quelle IM)

(8) Signal „PFEIFENDE“

Eine senkrecht stehende, weiße, am oberen Ende rot gekennzeichnete Tafel.

Das Signal ist rückstrahlend.

(9) Das Signal bedeutet, dass die Abgabe des Signals „ACHTUNG“ einzustellen ist. Davon ausgenommen ist die Abgabe des Signals „ACHTUNG“ gemäß § 26(4).

(10) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

Zitat ÖBB-06.01.01 Instandhaltungsplan Oberbauanlagen (auszugsweise):

2 Augenscheinliche Kontrolle (Allgemeine Streckenaufsicht)

- Alle zwei Monate hat eine Befahrung aller Gleise mit Gleisrang a durch den BM zu erfolgen (kann bei Streckenrang 3G an den GLM delegiert werden).
Die Befahrung kann durch eine Begehung ersetzt werden.
- Einmal jährlich und zusätzlich bei Verdacht auf sicherheitsrelevante Mängel muss eine Begehung aller Gleise durch den BM erfolgen. Für Gleise im Streckenrang 3G sowie Gleise im Gleisrang b und c kann die Begehung an den GLM übertragen werden. Bei schlechtem Anlagenzustand sind daher die Begehungs- und Inspektionsfristen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit entsprechend zu verkürzen.
- Dabei sind die Bahnanlagen und deren Umgebung allgemein im Hinblick auf einen sicheren Eisenbahnbetrieb augenscheinlich zu überprüfen.

Es sind speziell nachstehende Punkte zu beachten:

- Freihaltung des Lichtraumes,
 - Sichträume auf Signale,
 - bei Eisenbahnkreuzungen:
 - Sichträume,
 - Freihaltung der Spurrillen,
-

Anmerkung SUB:

Der Inspektionsbericht der Befahrung durch den Bahnmeister vom 27. März 2015 liegt der SUB vor. Es wurden keine Abweichungen festgestellt.

7.7 Dokumente und Nachweise

Auszug aus dem Sicherungsbescheid der EK aus dem Jahr 1967 (auszugsweise):

72.) EK in km 20,931 (unabgeschrankt)

Befund:

Die Straße ist für den öffentlichen Verkehr bestimmt und wird als Gemeindestraße bezeichnet.

Sie liegt in der Marktgemeinde Purgstall.

Die Straßenverwaltung (Träger der Straßenbaulast) ist die Gemeinde Purgstall.

Die Straßenfahrbahn ist 2,50 m breit (senkrecht zur Straßenachse).

Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 105 Grad.

Geplante Änderungen:

Die Eisenbahnkreuzung wird durch einfache Andreaskreuze mit dem Zeichen „Achtung Pfeifsignale“ und Angabe akustischer Signale. Vom Schienenfahrzeug aus gesichert.

Die Andreaskreuze werden in einfacher Form liegend in einer Entfernung I.d.B. von 3 m, gemessen von der nächsten Schiene und am Straßenrand, auf der jeweils rechten Straßenseite aufgestellt. Der erforderliche Sichraum ist I.d.B. und r.d.B. gegen A nicht vorhanden und kann mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht hergestellt werden. Deshalb wird auf den Ständern der Andreaskreuze I.d.B. und r.d.B. gemäß § 6 der EKVO 1961, BGBl.Nr. 2, das Zeichen "Halt vor Kreuzung" nach Bild 11 der StVO.1960 montiert. Zusätzlich ist noch das Zeichen "Achtung Pfeifsignale" derart anzubringen, daß die Spitzen I.d.B. und r.d.B. gegen A zeigen.

Entsprechende Pfeif- und Endpflöcke werden aufgestellt.

Der erforderliche Sichraum I.d.B. gegen E und r.d.B. gegen A ist vorhanden. Deshalb wird die EK für die vorangeführten Richtungen durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichraumes gesichert. Die Straßenverwaltung hat durch Zeichen "Bahnübergang ohne Schranken" nach Bild 6 b der StVO. 1960, BGBl. Nr. 159, die Eisenbahnkreuzung anzuzeigen.

Anmerkung SUB:

Die Anbringung der Gefahrenzeichen „Achtung Pfeifsignale“ entfiel im Jahr 1964 mit der Novelle der StVO. Die Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ wurde auf Grund des Durchführungserlasses zur Eisenbahn-Kreuzungsverordnung in der Fassung des Erlasses-Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ vom 13. Juni 2005 angebracht.

Die Gefahrenzeichen "Bahnübergang ohne Schranken" waren beim Lokalaugenschein der SUB am 27. Mai 2015 nicht angebracht.

8 Faktor „Mensch“

Von der Exekutive wurde festgestellt, dass der Lenker des PKW ohne Führerschein und ohne Verwendung des Sicherheitsgurtes unterwegs war. Die Unterbringung der im PKW mitfahrenden Kinder (Verwendung von Kindersitzen) konnte nicht nachvollzogen werden.

Weiteres konnte nicht festgestellt werden, ob zu Unfallzeitpunkt im verunfallten PKW eine Audioquelle (z. B. Radio, ...) eingeschaltet war bzw. ob durch den der PKW-Lenker Kopfhörer getragen wurden, oder ob durch den der PKW-Lenker ein Mobiltelefon verwendet wurde.

9 Safety Management System

Die angewendeten Regelwerke des IM (ÖBB-Infrastruktur AG), des RU (ÖBB-Personenverkehr AG) und des DU (ÖBB-Produktion GmbH) sind Teil des zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems.

10 Schlussfolgerungen

Der PKW fuhr unter Missachtung des Haltgebotes in die EK ein.

Bezüglich der jährlichen Überprüfung des bescheidgemäßen Zustandes der EK gemäß § 9 EisKrV liegt der SUB eine Inspektionsbericht vom 18. August 2014 vor.

Die Gefahrenzeichen "Bahnübergang ohne Schranken" waren beim Lokalaugenschein der SUB am 27. Mai 2015 nicht angebracht und sind auch im Inspektionsbericht nicht als Mangel angeführt. Bezüglich des bescheidmäßig vorgeschriebenen Gefahrenzeichens „Bahnübergang ohne Schranken“ sind gemäß § 9 Abs. 1 und § 91 Abs. 4 EisbKrV keine Maßnahmen beim Fehlen dieses Gefahrenzeichens vorgesehen.

Die vorgeschriebene Geschwindigkeit des mit Spitzensignal gekennzeichneten Twg wurde eingehalten.

Auf Grund eines technischen Defekts der Registriereinrichtung erfolgte keine Aufzeichnung der Abgabe der akustischen Signale „ACHTUNG“.

Auf der Strecke zwischen Bf Pöchlarn und Bf Scheibbs befanden sich zum Zeitpunkt des Unfalls 62 nicht technisch gesicherte EK, zehn technisch gesicherte EK und 14 nöEÜ (siehe Punkt 12).

Im Zeitraum vom 1. Jänner 2007 und dem 15. Oktober 2015 wurden vom IM 23 Unfälle gemeldet. Dabei wurden fünf Personen leicht, zehn Personen schwer und 14 Personen tödlich verletzt

11 Maßnahmen

Von der Exekutive wurde über Auftrag des Bezirkshauptmannes das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer auf EK im Bezirk Scheibbs überprüft.

Zitat Niederösterreichische Nachrichten, Lokales, Erlauftal vom 15. Juni 2015 (auszugsweise):

Zwei Schwerpunktcontrollen der Polizei im Bezirk bei unbeschränkten Bahnübergängen brachten alarmierende Ergebnisse.

Die Bilder vom tragischen Zugunfall in Purgstall, bei dem am Pfingstwochenende fünf Menschen tödlich verunglückt sind, sind vielen noch in trauriger Erinnerung.

Doch scheinbar nicht bei allen Verkehrsteilnehmern. Das ergaben zwei Schwerpunktaktionen der Polizei im Bezirk, die diese in den letzten beiden Wochen auf Anordnung des Bezirkshauptmanns durchgeführt hat.

Verschiedene unbeschränkte und nur mit einer Stopptafel gesicherte Bahnübergänge wurden verstärkt kontrolliert. Das traurige Ergebnis der beiden Aktionen: In 37 Fällen haben die Autofahrer die Stopptafel ignoriert und den Bahnübergang ohne anzuhalten überquert.

„Es gab leider einige, die sehr uneinsichtig waren“

„Nachdem die Polizisten die Autolenker angehalten hatten, zeigten sich die meisten einsichtig und führten es auf Unkonzentriertheit oder Macht der Gewohnheit zurück und bezahlten die Strafe – beim Erstdelikt bis zu 70 Euro – ohne Murren. Aber es gab auch leider einige, die sehr uneinsichtig waren und absolut kein Unrechtsbewusstsein in diesen Fällen zeigten. In einigen Fällen hat es sogar schriftliche Beschwerden gegeben.“

Mit dem Anschreiben RU6-E-3078/001-2015 vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung vom 28. Dezember 2015 wurden Ausfertigungen der Verhandlungsschriften vom 1. Juli 2015 und vom 9. Oktober 2015 sowie des Bescheides vom 19. November 2015 übermittelt.

Zitat Bescheid vom 19. November 2015 (auszugsweise):

Die Eisenbahnkreuzung in km 20,931 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming mit einer Gemeindestraße ist gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV durch Lichtzeichen zu sichern.

Die Inbetriebnahme der Sicherung durch Lichtzeichen hat spätestens innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft dieses Bescheides zu erfolgen.

Gemäß § 12 Abs. 1 EisbKrV sind an der Eisenbahnkreuzung in km 20,931 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming mit einer Gemeindestraße elektronische Läutewerke anzubringen.

Gemäß § 81 Abs. 3 EisbKrV ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung im Zeitraum der Errichtung der Lichtzeichen bis zu deren Inbetriebnahme unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der §§ 83 bis 86 zu bewachen, wobei die Bestimmungen des § 39 nicht anzuwenden sind, oder es ist sicherzustellen, dass Straßenbenutzer die Eisenbahnkreuzung weder befahren noch betreten können.

12 Sonstiges (nicht unfallkausal)

Derzeit befinden sich gemäß ÖBB-Betriebsstellenbeschreibungen folgende EK und nöEÜ auf der Strecke Bf Pöchlarn – Bf Scheibbs:

Streckenabschnitt	Entfernung zwischen den Betriebsstellen [km]	a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)	h)
		Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes	Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus	a) und b) richtungsabhängig	Sicherung durch Privatwegtafel und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes	Sicherung durch Privatwegtafel und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus	d) und e) richtungsabhängig	Sicherung durch Lichtzeichenanlage	Sicherung durch Schrankenanlage
Bf Pöchlarn – Bf Erlauf	4,370		8						1
Bf Erlauf – Bf Wieselburg an der Erlauf	7,070		9				3	1	1
Bf Wieselburg an der Erlauf – Hst Mühling	2,525	1	3					1	1
Hst Mühling – Hst Mühling-Plaika	0,906		1						1
Hst Mühling-Plaika – Hst Schauboden	2,936		8	2		1	2		1
Hst Schauboden – Bf Purgstall	2,310		5	2			1	1	
Bf Purgstall – Hst Sölling	2,383		4	2			1	1	
Hst Sölling – Hst Saffen	2,335		8	1		6			
Hst Saffen – Bf Scheibbs	2,093		5	1				1	

Zwischen Bf Purgstall und Hst Sölling befinden sich auf 2,383 km sieben EK und ein nöEÜ.

Vom 1. Jänner 2007 bis 15. Oktober 2015 wurden die nachstehenden Unfälle auf der Strecke Bf Pöchlarn – Bf Scheibbs der SUB gemeldet:

EK [km]	Datum	Fahrten / Fahrzeuge	Opfer			Anmerkung
			LV	SV	TV	
4,771	20.09.2013	Z 72163 / PKW	1	-	-	
10,747	27.04.2007	Z 7002 / PKW	1	-	-	
	27.08.2007	Z 72190 / PKW	-	-	-	
	10.12.2010	Z 72163 / PKW	1	-	-	
11,958	24.07.2007	Z 7013 / PKW	-	1	2	
	29.07.2013	--- / PKW	-	-	2	Entrollter Wagen im Baugleis Untersuchungsbericht erstellt
13,540	26.10.2008	Z 98304 / PKW	-	-	-	
13,985	15.06.2007	Z 72170 / PKW	-	-	-	
	03.07.2007	Z 72171 / PKW	-	-	-	
	19.11.2012	Z 7031 / PKW	-	-	1	
15,547	28.12.2011	Z 72183 / PKW	-	1	-	Untersuchungsbericht erstellt
	27.09.2013	Z 7029 / PKW	-	1	-	
17,772	26.03.2012	Z 7023 / PKW	-	-	-	
19,873	07.01.2012	Z 7074 / PKW	1	-	-	
20,262	12.12.2011	Z 7000 / PKW	1	-	-	
20,549	29.05.2009	Z 7012 / Traktor	-	-	-	
20,931	22.05.2015	Z 7028 / PKW	-	3	5	Gegenständlicher Vorfall
21,039	09.08.2009	Z 7036 / Moped	-	-	1	
	15.12.2010	Z 7025 / PKW	-	-	-	
24,777	17.04.2015	Z 7032 / PKW	-	1	1	
25,694	20.07.2007	Z 7023 / PKW	-	2	-	
	06.07.2012	Z 7013 / PKW	-	1	-	Untersuchungsbericht erstellt
	19.03.2015	Z 7013 / PKW	-	-	2	

13 Ursache

Nichtbeachtung der durch die EisbKrV geregelten Bestimmungen für das Verhalten von Straßenverkehrsbenützern beim Befahren von Eisenbahnkreuzungen.

14 Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage.

15 Sicherheitsempfehlungen

15.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005

Laufende Jahresnummer	Dringliche Sicherheitsempfehlung	ergeht an	betrifft
A-2015/013	<p>Sicherstellung, dass vordringlich eine Überprüfung der EK km 20,931 gemäß § 103 Abs. 1 EisbKrV 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 EisbG eine Einschränkung der Hörbarkeit der akustischen Signale vom Schienenfahrzeug aus bewirkt werden. (siehe Sicherheitsempfehlung A-2013/005 vom 22. Februar 2013).</p>	NSA	IM
A-2015/014	<p>Sicherstellung, dass die Sichtbarkeit auf die Signale durch Baum- und Strauchbewuchs nicht eingeschränkt ist.</p> <p>Anmerkung: Gemäß Regelwerk 06.01.01 „Instandhaltungsplan Oberbauanlagen“ des IM hat alle zwei Monate eine Befahrung aller Gleise mit Gleisrang a durch den Bahnmeister zu erfolgen (kann bei Streckenrang 3G an den Gleismeister delegiert werden). Die Befahrung kann durch eine Begehung ersetzt werden. Während der Belaubungszeit im Frühling wird unter Umständen ein zusätzlicher Überprüfungstermin erforderlich sein. (siehe Sicherheitsempfehlung A-2014/017 vom 24. Juni 2014).</p>	NSA	IM

Anmerkung SUB:

Diese Sicherheitsempfehlungen wurden am 28. Mai 2015 ausgesprochen.

Siehe auch Sicherheitsempfehlung A-2012/108.

Zitat Stellungnahme des IM (auszugsweise):

Die regelmäßige Besichtigung der Strecke gemäß Instandhaltungsplan findet statt.

Gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen werden umgesetzt. Diese reichen von der Durchführung von Grünschnitt im eigenen Bereich bis zur Kontaktaufnahme mit Anrainern für den Fall erforderlicher Maßnahmen auf Fremdgrundstücken. Das Signal EKÜS 1 a der EK km 20,262 war Gegenstand einer Tfzf-Führer Meldung (Baumwuchs), dies wurde zwischenzeitlich bereits behoben.

Anmerkung SUB:

Die Dokumentationen zu der Durchführung der letzten zwei Prüfungen vor dem Vorfall und zur Prüfung vom 26. Mai 2015 liegen der SUB vor.

Die Ergebnisse der zuvor liegenden Überprüfungen und das EK-Datenblatt wurden noch am Tag des Unfalles durch die zuständigen Mitarbeiter als Grundlage für eine kurzfristige Überprüfung herangezogen, die keine Abweichung ergab.

Die Hörbarkeit der akustischen Signale im Bereich der EK ist gegeben.

Die Eisenbahnkreuzung ist bescheidkonform.

Die Verbauung auf der Nachbarliegenschaft ist nicht vollständig rechtskonform. Es wurde auf Einem Grundstück ohne eisenbahnrechtliche Genehmigung eine Gartenhütte errichtet und entgegen der Genehmigung ein Zaun ohne Abstimmung mit dem IM errichtet. Eine Anzeige wird dazu erstattet.

Gartenhütte und Zaun liegen jedoch auf der durch Abgabe akustischer Signale gesicherten Seite und haben keinen Einfluss auf die Hörbarkeit der Pfeisignale. Demgemäß haben die Gartenhütte und der Zaun nicht einen zu gewährleisteten Sichtraum beeinträchtigt.

15.2 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005

Laufende Jahresnummer	Sicherheitsempfehlung (unfallkausal)	ergeht an	betrifft
A-2016/008	<p>Überprüfung, ob bei der jährlich zu erfolgenden Überprüfung der EK durch den IM gemäß § 9 Abs. 1 unter Anwendung § 91 Abs. 4 EisbKrV, alle bescheidmäßig vorgeschriebenen Einrichtungen und Gefahrenzeichen überprüft werden müssen. Im Mangelfall sollten der Träger der Straßenbaulast und die Straßenaufsichtsbehörde informiert werden.</p> <p>Anmerkung: Die Gefahrenzeichen "Bahnübergang ohne Schranken" waren beim Lokalaugenschein der SUB am 27. Mai 2015 nicht angebracht und sind regelwerkskonform auch im Inspektionsbericht nicht als Mangel angeführt.</p> <p>Mängel die z. B. den Träger der Straßenbaulast betreffen sollten diesem unter Fristsetzung zur Behebung nachweislich zur Kenntnis zu gebracht werden.</p>	NSA	IM
A-2016/009	<p>Überprüfung, ob ab der Feststellung des nicht bescheidmäßigen Zustandes der EK bis zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes (z. B. durch den Träger der Straßenbaulast, ...), die EK für den Straßenverkehr gesperrt werden muss.</p> <p>Anmerkung: Siehe § 44 Abs. 1 StVO. Festlegung in der EisbKrV.</p>	NSA	bmvit
A-2016/010	<p>Überprüfung, ob im Zuge der Überprüfungen gemäß EisbKrV mehrere EK und nicht öffentliche Eisenbahnübergänge durch einzelne EK mit technischer Sicherung ersetzt werden können.</p> <p>Anmerkung: Im Streckenabschnitt zwischen Bf Wieselburg an der Erlauf und Bf Scheibbs befinden sich auf 15,488 km 61 EK und nicht technisch gesicherte Eisenbahnübergänge.</p>	NSA	IM
A-2016/011	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 usgl.).	NSA	IM
A-2016/012	<p>Wiederkehrende Schwerpunktkontrollen durch die Exekutive bezüglich des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer bei der Benützung von EK .</p> <p>Anmerkung: Siehe Punkt 11</p>	NSA	BH Scheibbs

Laufende Jahresnummer	Sicherheitsempfehlung (nicht unfallkausal)	ergeht an	betrifft
A-2016/013	Überprüfung, ob das in der EisbKrV festgelegte Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer bei der Benutzung von EK in die StVO übernommen werden muss.	NSA	bmvit
A-2016/014	Überprüfung, ob die DV B 6 der ÖBB „Dienstvorschrift über die Sicherung schienegleicher Eisenbahnübergänge“ an die Bestimmungen der EisbKrV angepasst werden muss. Anmerkung: Die letzte Änderung datiert vom 24. Juni 1987.	NSA	IM

Wien, 30. September 2016



Bundesanstalt für Verkehr

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Der gegenständliche Untersuchungsbericht gemäß § 15 UUG 2005 wurde vom Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens gemäß § 14 UUG 2005 genehmigt.

Beilage: Stellungnahmen

Beilage 1 – Stellungnahmen

Mit dem Anschreiben RU6-E-3078/001-2015 vom **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung** vom 28. Dezember 2015 wurden Ausfertigungen der Verhandlungsschriften vom 1. Juli 2015 und vom 9. Oktober 2015 sowie des Bescheides vom 19. November 2015 übermittelt.

Zitat Bescheid vom 19. November 2015 (auszugsweise):

Die Eisenbahnkreuzung in km 20,931 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming mit einer Gemeindestraße ist gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV durch Lichtzeichen zu sichern.

Die Inbetriebnahme der Sicherung durch Lichtzeichen hat spätestens innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft dieses Bescheides zu erfolgen.

Gemäß § 12 Abs. 1 EisbKrV sind an der Eisenbahnkreuzung in km 20,931 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming mit einer Gemeindestraße elektronische Läutewerke anzubringen.

Gemäß § 81 Abs. 3 EisbKrV ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung im Zeitraum der Errichtung der Lichtzeichen bis zu deren Inbetriebnahme unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der §§ 83 bis 86 zu bewachen, wobei die Bestimmungen des § 39 nicht anzuwenden sind, oder es ist sicherzustellen, dass Straßenbenutzer die Eisenbahnkreuzung weder befahren noch betreten können.

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt – Anmerkung SUB zu Maßnahmen

Zitat Stellungnahme **bmvit (auszugsweise):**

Zum „Verzeichnis der Regelwerke“

Die Abkürzungen für das EisbG (der Abkürzung ist keine Jahreszahl nachgestellt), die MeldeVO-Eisb 2006 und die EisbBBV wären ebenso wie die Bezeichnung für den am Ende angeführten Bescheid zu korrigieren (1967 existierte kein Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit; zuständig war der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmen).

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zu „Empfänger“

Die BH Scheibbs wird als Straßenaufsichtsbehörde angeführt. Dessen ungeachtet wird im Untersuchungsbericht mehrfach auch auf die Kontrolle der Einhaltung der EisbKrV verwiesen, wobei auch an die Strafbestimmungen zu denken wäre. Die BH Scheibbs ist daher auch als Strafbehörde in Vollziehung des Eisenbahngesetzes betroffen.“

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zu „1.5 Örtliche Verhältnisse“ (auszugsweise)

Für die Beurteilung der Ursachen des Unfalls wären weitere Angaben relevant, etwa die Lage der auf den Seiten 26 und 27 abgebildeten Signale oder die tatsächlichen Sichtverhältnisse an der Eisenbahnkreuzung (auf der Abbildung des IM sind nur die Sichtverhältnisse in Richtung Süden erkennbar, nicht aber in Richtung Norden).

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zu „3.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut“

Die Beschreibung umfasst keine straßenseitigen Sachschäden.

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zu „7.5 Gesetzliche Bestimmungen“

Die dem Bericht zu entnehmende erste Anmerkung unter diesem Punkt ist schon deshalb nicht richtig, weil §102 Abs.3 EisbKrV entsprechende Übergangsfristen enthält.

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zu „7.6 Regelwerke des IM“

Unter dieser Überschrift werden Bestimmungen aus der StVO zitiert. Die StVO ist ein Bundesgesetz und damit kein Regelwerk des IM.

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zu „11 Maßnahmen“

Wurde zwischenzeitig die Eisenbahnkreuzung von der Eisenbahnbehörde überprüft?

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zu „13 Ursache“ (auszugsweise)

Das Verhalten bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung wird aufgrund gesetzlicher Bestimmungen durch Verordnung, nicht wie angeführt durch Gesetz geregelt.

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zu 15.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005

Es wird angeregt, bei Sicherheitsempfehlungen, die unabhängig vom Stand des Verfahrens der Sicherheitsuntersuchung ohne weiteren Aufschub herausgegeben wurden, auch den Zeitpunkt anzugeben, zu dem diese an die betreffenden Organisationen übermittelt wurden.

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zitat Stellungnahme der **ÖBB-Produktion GmbH** (auszugsweise):

- das Makrofon wurde nicht aufgezeichnet

- die Beschriftung des GM „Signal Achtung“ zeigt auf die Spur „Fahrzeug bremst pneumatisch“

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zitat Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG (auszugsweise):

Seite 3 zu Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

Die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge ist in der DV B 6 - Dienstvorschrift über die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge geregelt.

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Zitat Stellungnahme der ÖBB-Personenverkehr AG (auszugsweise):

Bei den Twg 5047.001 – 068 ist eine Registriereinrichtung Teloc T2000 (mit Papierstreifen) eingebaut. Seit Herbst 2015 sind keine Ersatz Einschübe für die Aufarbeitung der Teloc T2000 bei TS vorhanden und wir arbeiten gerade an einer Ersatzlösung. Diese Ersatzlösung sieht einen Tausch der Einschübe auf eine elektronische Registrierung vor. Da der VT 5047 für eine getrennte Aufzeichnung der Makrophon „hoch“ und „tief“ nicht verkabelt bzw. die Einschubkästen dafür auch nicht vorgesehen sind, würde eine Erweiterung dieser Aufzeichnung eine vollständige neue Verkabelung der Garnituren erfordern. Weiteres würde dieses eine Neuzulassung des Systems im Twg 5047 bedeuten.

Mit der geplanten Ersatzlösung kann hin künftig, eine lückenlose Aufzeichnung der Registrierung bei den Twg 5047.001 – 068 gewährleistet werden.

Anmerkung SUB:

Berücksichtigt