



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL Z 72183 MIT PKW

am 28. Dezember 2011

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 15501
zwischen Bf Wieselburg a.d. Erlauf und
Bf Purgstall
EK km 15,547**

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) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schifffahrtsgesetz und das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden, sowie auf Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 29. April 2004.

Besuchsadresse: A-1210 Wien, Trauzlgasse 1
Postadresse: A-1000 Wien, Postfach 207
Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

BMVIT-795.279-IV/BAV/UUB/SCH/2012

**BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Bereich Schiene**

Untersuchungsbericht

Inhalt

Seite

| | |
|--|----|
| Verzeichnis der Regelwerke | 2 |
| Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU | 2 |
| Verzeichnis der Abbildungen | 3 |
| Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe | 3 |
| Untersuchungsverfahren | 3 |
| Vorbemerkungen | 4 |
| Empfänger | 4 |
| 1. Zusammenfassung | 5 |
| 2. Allgemeine Angaben | 5 |
| 2.1. Zeitpunkt | 5 |
| 2.2. Örtlichkeit | 6 |
| 2.3. Witterung, Sichtverhältnisse | 6 |
| 2.4. Behördenzuständigkeit | 6 |
| 2.5. Örtliche Verhältnisse | 6 |
| 2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt | 8 |
| 2.7. Zulässige Geschwindigkeiten | 8 |
| 3. Beschreibung des Vorfalles | 11 |
| 4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen | 12 |
| 4.1. Verletzte Personen | 12 |
| 4.2. Sachschäden an Infrastruktur | 13 |
| 4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut | 13 |
| 4.4. Schäden an Umwelt | 13 |
| 4.5. Summe der Sachschäden | 13 |
| 4.6. Betriebsbehinderungen | 13 |
| 5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen | 13 |
| 6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse | 14 |
| 7. Maßnahmen des IM | 15 |
| 8. Schlussfolgerungen | 15 |
| 9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten | 15 |
| 10. Ursache | 15 |
| 11. Berücksichtigte Stellungnahmen | 15 |
| 12. Sicherheitsempfehlungen | 16 |
| Beilage Auszug aus Bescheid für EK km 15,547 aus 1967 | 17 |
| Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen | 20 |

Verzeichnis der Regelwerke

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

Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

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

Verzeichnis der Abbildungen

| | Seite |
|--------------|---|
| Abbildung 1 | Skizze Eisenbahnlinien Österreich..... 6 |
| Abbildung 2 | Auszug aus Niederösterreich Atlas - Quelle Land Niederösterreich..... 7 |
| Abbildung 3 | Gegebenheiten während des Lokalausgangs..... 7 |
| Abbildung 4 | Auszug aus VzG Strecke 15501 - Quelle IM..... 8 |
| Abbildung 5 | Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 – Quelle IM 9 |
| Abbildung 6 | Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 – Fahrplanmuster 153 – Quelle IM..... 9 |
| Abbildung 7 | Zuglaufblatt zu Fahrplanmuster 153 für Z 27183 - Quelle IM 10 |
| Abbildung 8 | Folgen des Zusammenpralls - Quelle Freiwillige Feuerwehr Wieselburg..... 11 |
| Abbildung 9 | Zerstörter PKW - Quelle Freiwillige Feuerwehr Wieselburg 12 |
| Abbildung 10 | Tabelle „Verletzte Personen“ 12 |
| Abbildung 11 | Auswertung Registriereinrichtung Z 72183 – Quelle Traktionsleister 14 |

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

| | |
|-------|---|
| BAV | Bundesanstalt für Verkehr |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| Bf | Bahnhof |
| DV | Dienstvorschrift |
| EK | Eisenbahnkreuzung |
| ERA | European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur) |
| IM | Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber) |
| ÖBB | Österreichische Bundesbahnen |
| RU | Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen) |
| Tfz | Triebfahrzeug |
| Tfzf | Triebfahrzeugführer |
| SUB | Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene |
| VzG | Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten |
| Z | Zug |

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Untersuchung vor Ort am 18. Jänner 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Untersuchungsakt des IM eingelangt am 28. März 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 10. April 2012 beantwortet.

Die ERA- Notifizierung erfolgte am 25. Juli 2012 unter Zahl AT0081.

Stellungnahmeverfahren vom 30. April 2012 bis 5. Juni 2012

Vorbemerkungen

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

Gemäß § 5 UUG haben Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Untersuchung. Es ist daher auch nicht der Zweck dieses Berichtes, ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären. Der gegenständliche Vorfall wird nach einem Stellungnahmeverfahren mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen. Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Ohne schriftliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr darf dieser Bericht nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Gemäß Art 25 Z 2 der RL 2004/49/EG werden Sicherheitsempfehlungen an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind (siehe Art 25 Z 3 der RL 2004/49/EG).

Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

| Unternehmen / Stelle | Funktion |
|---|------------------------------------|
| Tfzf Z 72183 | Beteiligter |
| Lenker PKW | Beteiligter |
| ÖBB-Infrastruktur AG | IM |
| ÖBB-Rail Cargo Austria AG | RU |
| ÖBB-Produktion GmbH | Traktionsleister |
| ÖBB-Konzernbetriebsrat | Personalvertreter |
| Landeshauptmann von Niederösterreich | Behörde |
| Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Behörde |
| Polizeiinspektion Wieselburg zu GZ. C1/7338/2011-Glu | Exekutive |
| Staatsanwaltschaft Sankt Pölten | Justiz |
| BMWFJ-Clusterbibliothek | Europäisches Dokumentationszentrum |

1. Zusammenfassung

Am 28. Dezember 2011, um 10:17 Uhr, ereignete sich auf der nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 15,547 zwischen Bf Wieselburg an der Erlauf und Bf Purgstall ein Zusammenprall zwischen Z 72183 und einem PKW.

Der Lenker des PKW wollte von links kommend die durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherte EK übersetzen. Trotz eingeleiteter Schnellbremsung von Z 72183 konnte ein Zusammenprall nicht verhindert werden.

Es kam zu leichten Sachschäden an dem Tzf und einem Totalschaden des PKW.

Der Lenker des PKW wurde bei dem Zusammenprall schwer verletzt.

Der Tzf von Z 72183 blieb unverletzt.

Summary

On December 28th, 2011, at 10:17 o'clock, between station Wieselburg an der Erlauf and station Purgstall, a collision on a non-technically secured level crossing in km 15,547 between train 72183 and a car (train route station Wieselburg to station Pöchlarn) and a car occurred.

The driver of the car wanted to cross the level crossing, secured by St. Andrews Cross and acoustical signals by the train, from the left side without realizing train 72183. Even by an emergency brake, a collision could not be avoided.

There was easily material damage on the train and a total loss on the car.

The driver of the car was seriously injured.

The engine driver of train 72183 stayed unharmed.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Mittwoch, 28. Dezember 2011, um 10:17 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

- Strecke 15501 von Bf Pöchlarn nach Bf Kienberg-Gaming
- zwischen Bf Wieselburg an der Erlauf und Bf Purgstall
- EK km 15,547

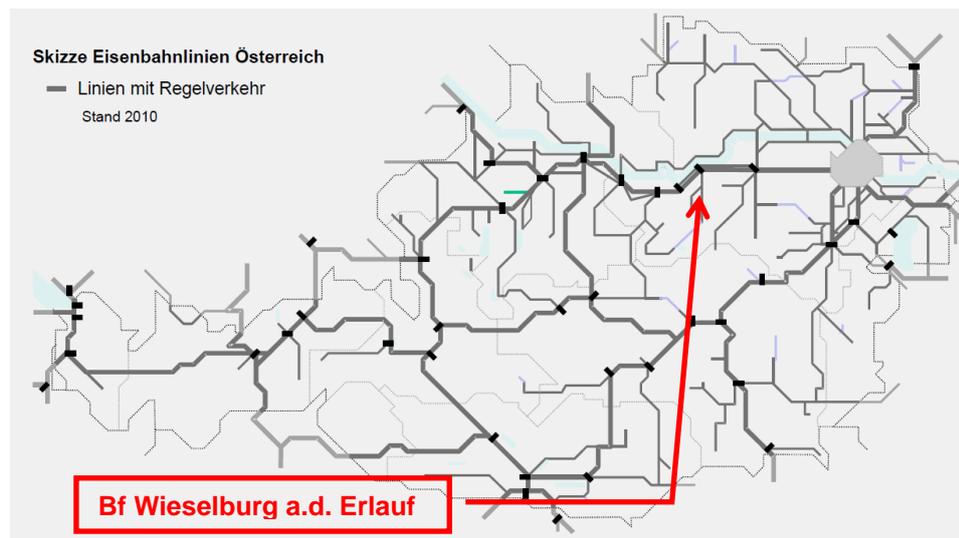


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Bedeckt, + 8 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse.

2.4. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Landeshauptmann von Niederösterreich. Die oberste Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird durch Übermittlung des Untersuchungsberichtes informiert.

2.5. Örtliche Verhältnisse

Die EK liegt im km 15,547 der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming. Die Betriebsabwicklung erfolgt gemäß den Bestimmungen und Vorgaben der Regelwerke des IM.

Die betroffene Eisenbahnkreuzung ist laut Bescheid des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert. Zusätzlich ist in beiden Richtungen das Vorrangzeichen „HALT“ mit der Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ aufgestellt.

Zum Zeitpunkt des Unfalls befand sich die Straße in einem trockenen Zustand.



Abbildung 2 Auszug aus Niederösterreich Atlas - Quelle Land Niederösterreich



Abbildung 3 Gegebenheiten während des Lokalausgangs

Die letzte Überprüfung der EK durch den IM erfolgte am 2. Mai 2011.

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

VG 72183 (Verschubgüterzug)

Zuglauf: von Bf Purgstall nach Bf Pöchlarn

Zusammensetzung:

- 410 t Gesamtgewicht
- 119 m Gesamtzuglänge
- Tfz 93 81 2016 017-2
- 5 Wagen davon 4 beladene und 1 leerer Wagen
- Brems Hundertstel erforderlich 59 %
- Brems Hundertstel vorhanden 82 % (laut Zugdaten)
- durchgehend und ausreichend gebremst

Besetzung:

1 Tfzf

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

Auszug aus VzG Strecke 15501

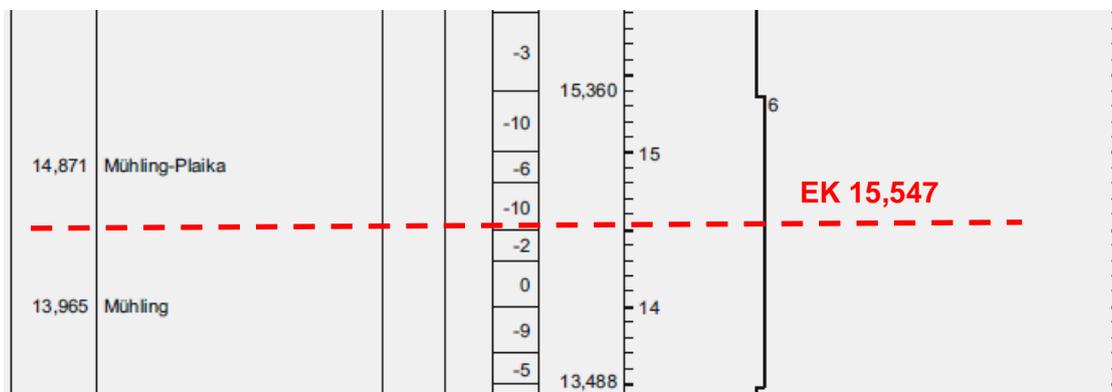


Abbildung 4 Auszug aus VzG Strecke 15501 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 55 km/h.

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

| Wieselburg/E.-Pöchlarn | | | | | |
|------------------------|---------|--|------------|--------------------------------|-------------------------|
| BT | 563 b | | | Vmax = 60 km/h Bhmax = 41 % | |
| Zug Nr. | Abfahrt | Verkehr nach Fahr- plan- muster | Heft Seite | Ankunft | sonstige Besonderheiten |
| ATGZ | 72177 | 17.12 | 153 | 13 | 18.10 inP |
| Pöchlarn-Purgstall | | | | | |
| BT | 563 b | | | Vmax = 60 km/h Bhmax = 40 % | |
| VG | 72182 | 8.41 | 152 | 11 | 9.43 inP |
| Purgstall-Pöchlarn | | | | | |
| BT | 563 b | | | Vmax = 60 km/h Bhmax = 59 % | |
| VG | 72183 | 10.08 | 153 | 13 | 10.39 inP |

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 – Quelle IM

Z 72183 verkehrte gemäß Buchfahrplan Heft 150 Fahrplanmuster 153.

M 153

Vmax = 60 km/h
 Bhmax = 59%
 – ZLF A – 60 –

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|----|------|----------------|-----------|--|--|--|
| | | | 55 | 20.1 | | | | | |
| | | | 60 | 19.8 | Purgstall | A 40 | | | |
| | | | 50 | 18.6 | AB | | | | |
| | | | 55 | 18.1 | | | | | |
| | | | 60 | 17.7 | Schauboden | | | | |
| | | | 55 | 17.8 | | | | | |
| | | | 60 | 16.5 | | | | | |
| | | | 55 | 15.3 | | EK 15,547 | | | |
| | | | 60 | 14.9 | Mühling-Plaika | | | | |
| | | | | 14.0 | Mühling | | | | |

Abbildung 6 Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 – Fahrplanmuster 153 – Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 des IM, Fahrplanmuster 153 betrug 55 km/h.

Zuglaufblatt zu Fahrplanmuster 153 für Z 27183

| ZLF A-60 | | | | | | |
|---|---------------|--------------|--|------|----------------------|------------------|
| ZUGLAUFBLATT  | | | Fahrplanmuster 153 am: Purgstall - Pöchlarn m Fahrzeuge von bis m Fahrzeuge von bis | | | VG 72183 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| An- kunft | Ein- fahrt | Ab- fahrt | Betriebsstellen | GPS | Fahrerlaubnis bis | Zuglaufmeldungen |
| | | 10.08 | Purgstall A 40 | | GPS ein? ▲ | ⊙ 7069 |
| | | | AB | | | |
| 10.19 | | 23 | Wieselburg/E. | 3502 | ● ▲ | x 7012 |
| | | | AB | | | |
| | | | AB | | | |
| | | 10.33 | Erlauf A 40 | 3501 | | |
| | | | AB | | | |
| 10.39 | | | Pöchlarn | 3500 | | |

V5-01 Zuglaufblatt Gültig vom 11.12.2011 bis einschl. 08.12.2012

Abbildung 7 Zuglaufblatt zu Fahrplanmuster 153 für Z 27183 - Quelle IM

Das tagesaktuelle Zuglaufblatt zu Fahrplanmuster 153 für Z 27183 liegt der SUB nicht vor.

Geschwindigkeitseinschränkung durch La

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

Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle

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

Signalisierte Geschwindigkeit

Nicht relevant da auf freier Strecke.

3. Beschreibung des Vorfalles

Am 28. Dezember 2011 lenkte der Lenker des PKW seinen Wagen auf der Gemeindestraße von Plaika kommend, welche zur Gemeinde Wieselburg-Land gehört, Richtung Bundesstraße „B 25“. Der Lenker wollte die Eisenbahnkreuzung im km 15,547 queren und beachtete dabei nicht den herannahenden Z 72183. Z 72183 gab mehrmals das Signal „ACHTUNG“ und leitete eine Schnellbremsung ein.

Trotz eingeleiteter Schnellbremsung konnte eine Kollision nicht mehr verhindert werden. Der PKW wurde auf der rechten Fahrzeugseite erfasst und ca. 120 m mitgeschleift.



Abbildung 8 Folgen des Zusammenpralls - Quelle Freiwillige Feuerwehr Wieselburg



Abbildung 9 Zerstörter PKW - Quelle Freiwillige Feuerwehr Wieselburg

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 | | | 1 | |
| Unbefugte Personen Unauthorised Persons | <input checked="" type="checkbox"/> | | | |
| Andere Personen Other | <input checked="" type="checkbox"/> | | | |

Abbildung 10 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Keine

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Leichte Schäden am Tfz und schwerer Schaden am PKW.

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden an Eisenbahnfahrzeugen wurde mit € 500,- beziffert.

4.6. Betriebsbehinderungen

Sperre des Streckengleises bis 28. Dezember 2011, 11:30 Uhr

5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- Lenker PKW
- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU Rail Cargo Austria AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
 - Tfzf Z 72183 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

Auswertung der Registriereinrichtung des Tfz

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des Tfz von Z 72183 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

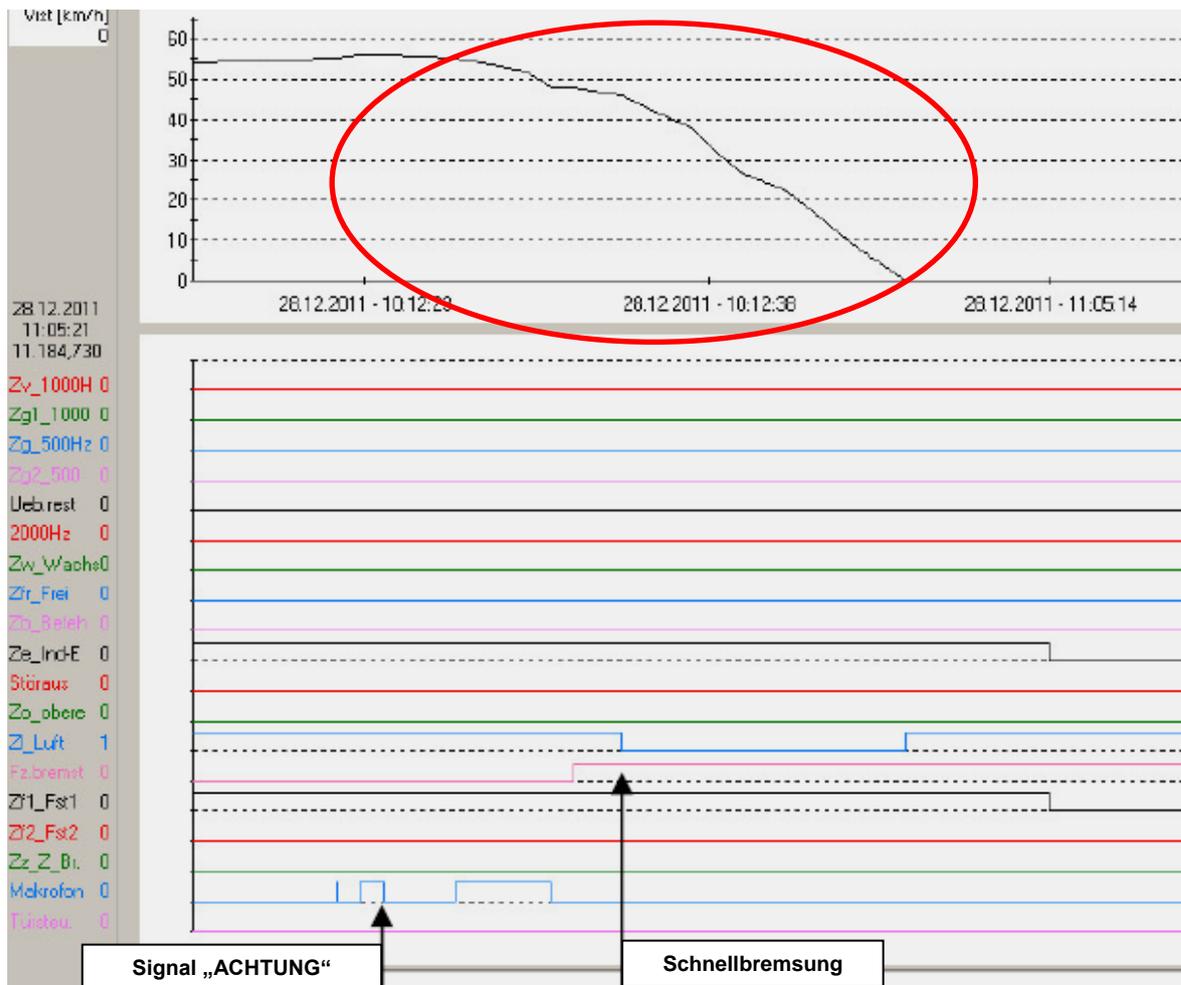


Abbildung 11 Auswertung Registriereinrichtung Z 72183 – Quelle Traktionsleister

Auswertung des Traktionsleisters:
(gekürzt und sinngemäß)

Z 72183 fährt mit einer Geschwindigkeit von ca. 55 km/h, gibt wiederholt Signal „ACHTUNG“. Bei ca. 46 km/h wurde eine Schnellbremsung registriert. Die registrierte Uhrzeit entspricht der MEZ (=“Winterzeit“).

Bei der Fahrt von Z 72183 kam es im betroffenen Streckenabschnitt zu keiner Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h.

7. Maßnahmen des IM

Keine

8. Schlussfolgerungen

Z 72183 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

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

9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Keine

10. Ursache

Nichtbeachtung der Bestimmungen der EKVO betreffend dem Verhalten von Straßenteilnehmern beim Befahren einer mit Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherten EK.

11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage

12. Sicherheitsempfehlungen

| Punkt Laufende Jahres- nummer | Sicherheitsempfehlung (unfallkausal) | richtet sich an |
|--|---|---|
| 12.1 A-2012/067 | Es wird eine Überprüfung der EK in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast vorgeschlagen. Es muss sichergestellt werden, dass alle bescheidmässig vorgeschriebenen Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen angebracht sind. Begründung: Die Erstellung des Bescheides erfolgte 1967. | Landeshauptmann von Niederösterreich |
| Punkt Laufende Jahres- nummer | Sicherheitsempfehlung (nicht unfallkausal) | richtet sich an |
| 12.2 A-2012/068 | Überprüfung, ob in das Zuglaufblatt zu Fahrplanmuster 153 die Kopfdaten und die relevanten Daten aus den Spalten 2 und 3 des Fahrplanmusters 153 integriert werden können. Begründung: Damit sind zwei dem Tzfz vorliegenden schriftlichen Unterlagen in einem Dokument zusammengefasst. | IM |

Wien, am 31. Juli 2012

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene

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

Beilage: Auszug aus Bescheid für EK km 15,547 aus 1967
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Beilage Auszug aus Bescheid für EK km 15,547 aus 1967

42.) EK in km 15.547 (unabgeschränkt)

B e f u n d

Die Straße ist für den öffentlichen Verkehr bestimmt und wird als Gemeindestraße bezeichnet. Sie liegt in der Ortsgemeinde Mühling. Die Straßenverwaltung (Träger der Straßenbaulast) ist die genannte Gemeinde.

Die Straßenfahrbahn ist 3,0 m breit (senkrecht zur Straßenachse). Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 60 Grad. Die Straße steigt links der Bahn zu dieser 2 % und fällt rechts der Bahn zu dieser 2 %. Die Fahrbahn außerhalb der EK ist befestigt (Makadam) und im Gleisbereich in einer Breite von 4,0 m ausgebohrt.

Die Straße wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

Die Straße wird in 24 Stunden lt. Schätzung von

- 4 Kraftfahrzeugen
- 2 bespannten Fahrzeugen
- 5 Radfahrern
- 25 Fußgängern

benützt.

Vor der EK sind keine Zeichen "Bahnübergang ohne Schranken" aufgestellt.

Die Bahnstrecke ist nicht elektrifiziert. Die EK ist eingleisig. Die Länge des Gefahrenraumes unter Berücksichtigung des schiefen Kreuzungswinkels und einer Fahrzeugbreite von 2,50 m beträgt 8,50 m. Auf der Bahn verkehren in 24 Stunden durchschnittlich 24 Züge.

Geplante Änderungen:

Die erforderlichen Sichträume gemäß § 3 der EKVO 1961, BGBl.Nr.2 und die vorhandenen Sichträume betragen:

| <u>1.) Erforderliche Sichträume</u> | für V = 55 km/h |
|-------------------------------------|--|
| a) 3,0 m Sehpunkt | 116 m |
| b) 6,0 m und 15,0 m Sehpunkt | 371 m |
| c) 20,0, 33,0 m und 50,0 m Sehpunkt | 177 m |
| <u>2.) Vorhandene Sichträume</u> | Einschränkung durch |
| a) 3,0 m Sehpunkt | l.d.B. A 220 m E 150 m |
| b) 6,0 m Sehpunkt | r.d.B. A 260 m <i>E=200m</i> l.d.B. A 200 m Gleisbogen E 70 m Bäume r.d.B. A 250 m Feldfrüchte E 400 m |

$n = 8,50 \text{ m} - 5,5 \text{ m} = 3,0 \text{ m}$.

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit wird in der Fahrtrichtung nach Pöchlarn von km 15,918 bis zur EK und in der Fahrtrichtung nach Kienberg-Gaming von km 15,176 bis zur EK mit V = 55 km/h festgelegt.

Die Eisenbahnkreuzung wird durch einfache Andreaskreuze mit dem Zeichen "Achtung Pfeifsignale" und Abgabe akustischer Signale, vom Schienenfahrzeug aus, gesichert.

Die Andreaskreuze werden in einfacher Form liegend in einer Entfernung l.d.B. von 3,0 m und r.d.B. von 8,0 m, gemessen von der nächsten Schiene und am Straßenrand, auf der jeweils rechten Straßenseite aufgestellt.

Der erforderliche Sichtraum ist l.d.B, gegen A und E und r.d.B. gegen A nicht vorhanden und kann mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht hergestellt werden. Deshalb wird auf den Ständern der Andreaskreuze l.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 l.d.B. gegen A und E und r.d.B. gegen A zeigen. Entsprechende Pfeif- und Endpflocke werden aufgestellt.

Der erforderliche Sichtraum ist r.d.B. gegen E vorhanden.

Deshalb wird die EK für die vorangeführte Richtung durch An-

dreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes
gesichert.

Die Straßenverwaltung hat die EK durch Zeichen "Bahnübergang
ohne Schranken" nach Bild 6 b der StVO.1960, BGBI.Nr. 159,
anzuzeigen.

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

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 „Verzeichnis der Regelwerke“ ist bei der Abkürzung „EisbKrVo“ auch der Lang-Text aufzunehmen.
- d) 4. Die im Punkt 9. dargestellte Sicherungsart der ggst. EK stimmt nicht mit der Darstellung im Punkt 1. und Punkt 2.5 überein.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

Zum vorliegenden vorläufigen Unfallbericht wird bemerkt:

- e) Hinsichtlich der Angaben über die Art der Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen besteht ein Widerspruch zwischen den Angaben in den Punkten 1., 2.5 und 9.
- f) Das als Ursache angegeben „Übersehen des Zuges“ wird nur dann zutreffen, wenn der Straßenbenützer das sich der Eisenbahnkreuzung nähernde Schienenfahrzeug auch tatsächlich hätte sehen können. Bei der Sicherung durch Andreaskreuz und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ist jedoch der erforderliche Sichtraum nicht vorhanden.

Stellungnahme des Lenkers des PKW eingelangt am 4. Mai 2012

g)

*% Empfänger ist schreibunfähig,
daher ist „Rsb - Eipenhändig“-Zustellung nicht möglich.
4.5.12*

und deren Berücksichtigung

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