Verkehrssicherheitsarbeit für Österreich

ZUSAMMENPRALL Z 3216 MIT PKW

am 12. Jänner 2012

Österreichische Bundesbahnen
Strecke 25201
Bf Viechtwang
EK km 21,747

BMVIT-795.289-IV/BAV/UUB/SCH/2012

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem mit 1. Jänner 2006 in Kraft getretenen Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz BGBl. I Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl I. Nr. 40/2012) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schifffahrtsgesetz und das Kraftfahrgesetz 1967 geändert werden, sowie auf Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 29. April 2004.

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

BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes-Schiene

Untersuchungsbericht

Inhalt

Seite

Verzeichnis der Abbildungen 3
Verzeichnis der Regelwerke 3
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU 3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe 4
Untersuchungsverfahren 4
Vorbemerkungen 5
Empfänger 6
1. Zusammenfassung 7
2. Allgemeine Angaben 7
2.1. Zeitpunkt 7
2.2. Örtlichkeit 8
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse 8
2.4. Behördenzuständigkeit 8
2.5. Örtliche Verhältnisse 9
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt 11
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten 12
3. Beschreibung des Vorfalls 15
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen 15
4.1. Verletzte Personen 15
4.2. Sachschäden an Infrastruktur 16
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut 16
4.4. Schäden an Umwelt 16
4.5. Summe der Sachschäden 16
4.6. Betriebsbehinderungen 16
5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen 16
6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse 17
6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des TW 17
7. Maßnahmen des IM 18
8. Schlussfolgerungen 18
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten 18
10. Ursache 18
11. Berücksichtigte Stellungnahmen 18
12. Sicherheitsempfehlungen 18
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen 24

Verzeichnis der Abbildungen

Seite

Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich 8
Abbildung 2 Lage der EK im Bf Viechtwang - Quelle DORIS 9
Abbildung 3 Gegebenheit während des Lokalaugenscheins 1 10
Abbildung 4 Gegebenheit während des Lokalaugenscheins 2 10
Abbildung 5 Auszug aus VzG Strecke 25201 - Quelle IM 12
Abbildung 6 Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 – Quelle IM 13
Abbildung 7 Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 – Fahrplanmuster 3476– Quelle IM 13
Abbildung 8 Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 – Fahrplanmuster 212– Quelle IM 14
Abbildung 9 Tabelle „Verletzte Personen“ 15
Abbildung 10 Auswertung Registriereinrichtung Z 3216 Quelle Traktionsleister 17

Verzeichnis der Regelwerke

RL 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
EisbG	Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. I, Nr. 124/2011
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I, Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl I. Nr. 40/2012
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006, BGBL. II, Nr. 279/2006
EKVO	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961 i.d.F. BGBl. Nr. 123/1988
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl. II Nr. 216/2012
EisbBBV	Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung, BGBl. II, Nr. 398/2008

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
VzG-FplU	VzG Fahrplanunterlage – Auflistung der Strecken und Tfz für Fahrten mit erhöhter Seitenbeschleunigung

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
DORIS	Digitale Geoinformation Land Oberösterreich
DV	Dienstvorschrift
EK	Eisenbahnkreuzung
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
Hbf	Hauptbahnhof
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PV	Personenverkehr AG
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Twg	Triebwagen / Triebzug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
TT	Signal „TRAPEZTAFEL“
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

Allfällige Rückfragen wurden bis 22. Juni 2012 beantwortet.

Stellungnahmeverfahren vom 9. Juli 2012 bis 14. August 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 § 5 Abs 2 und 3 UUG durchgeführt. Die Untersuchung durch die SUB erfolgte vor Ort.

Gemäß § 4 UUG haben Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Untersuchung. Es ist daher auch nicht der Zweck dieses Berichtes ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären. Der gegenständliche Vorfall wird nach einem Stellungnahmeverfahren mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen.

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

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

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

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

Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen / Stelle	Funktion
Lenker PKW	Beteiligter
Tfzf Z 3216	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
ÖBB-Personenverkehr AG	RU
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Landeshauptmann von Oberösterreich	Behörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
Polizeiinspektion Scharnstein zu GZ. C1/614/2012-dra	Exekutive
Staatsanwaltschaft Wels	Justiz
BMWFJ-Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Am 12. Jänner 2012, um 15:23 Uhr, ereignete sich auf der nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 21,747 im Bf Viechtwang ein Zusammenprall zwischen Z 3216 und einem PKW.

Der PKW wollte die durch Andreaskreuze und Abgabe von akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherte EK überqueren. Trotz eingeleiteter Schnellbremsung von Z 3216 konnte ein Zusammenprall nicht verhindert werden.

Der Lenker des PKW wurde bei dem Zusammenprall schwer verletzt.
Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

Es kam zu Sachschäden am Twg und zu einem Totalschaden am PKW.

Summary

On January 12th, 2012, at 15:23 o'clock, in station Viechtwang, a collision on a non-technically secured level crossing in km 21,747 between train 3216 and a car occurred.

The car wanted to cross the level crossing, secured by St. Andrews Cross and acoustically signals by the train. Even by an emergency brake, a collision could not be avoided.

The driver of the car was seriously injured.
The passengers and the train staff stayed unharmed.

There was material damage on the train and total damage on the car.

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Montag, 12. Jänner 2012, 15:23 Uhr

2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur AG

- Strecke 25201 von Wels Hbf nach Bf Grünau im Almtal
- im Bf Viechtwang
- EK km 21,747

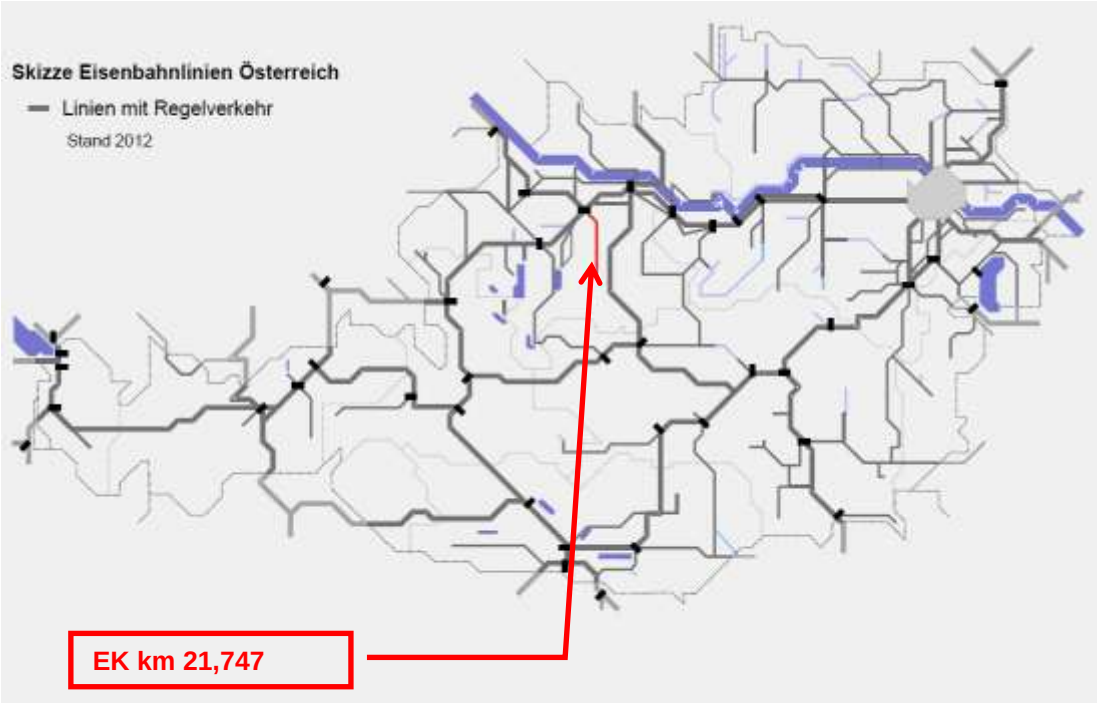


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, + 7 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse.

2.4. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Landeshauptmann von Oberösterreich. 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 21,747 der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB Strecke 25201 Wels Hbf – Grünau im Almtal und ist durch Andreaskreuze und Abgabe von akustischen Signalen vom Schienenfahrzeug aus gesichert. Zusätzlich ist in beiden Richtungen das Vorrangzeichen „HALT“ aufgestellt.

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

Abbildung 2 Lage der EK im Bf Viechtwang - Quelle DORIS

Abbildung 3 Gegebenheit während des Lokalaugenscheins 1

Abbildung 4 Gegebenheit während des Lokalaugenscheins 2

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

R 3216 (Regionalzug)
verkehrt auf Grund des eingesetzten Twg mit erhöhter Seitenbeschleunigung

Zuglauf: Bf Grünau im Almtal – Wels Hbf

Zusammensetzung:

- Twg 93 81 5047 063-2
- 50 t Gesamtgewicht
- 26 m Gesamtzuglänge
- Buchfahrplan des IM Heft 280, Fahrplanmuster 3472
  v_{max} = 80 km/h
  Bremshundertstel erforderlich 67 %
- Bremshundertstel vorhanden 157 %
- durchgehend und ausreichend gebremst

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

Besetzung:
1 Reisender
1 Tfzf

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

Auszug VzG FplU

25201	Wels Hbf=Grünau im Almtal	Streckenklasse C2 (D4 Wels Hbf-Wels Lokalbahn)

„Erhöhte" örtlich zulässige Geschwindigkeit gültig für Fahrzeugkategorien und Triebfahrzeuge:

B1++, A++

Grundlage: § 15-Erklärung
Anmerkungen: Doppeltraktion nur bei Triebzügen

Abbildung 5 Auszug VzG-FplU - Aufstellung der Strecken - Quelle IM

Gatt_NR	Strecken-klasse	Bogen-freundlich	Bauart
5047	A	++	ÖBB BR 5047

Abbildung 6 Auszug VzG-FplU – Tfz-Liste - Quelle IM

Gemäß VzG-FplU darf der eingesetzte Twg mit der „erhöhten" örtlich zulässigen Geschwindigkeit verkehren.

Auszug aus VzG Strecke 25201

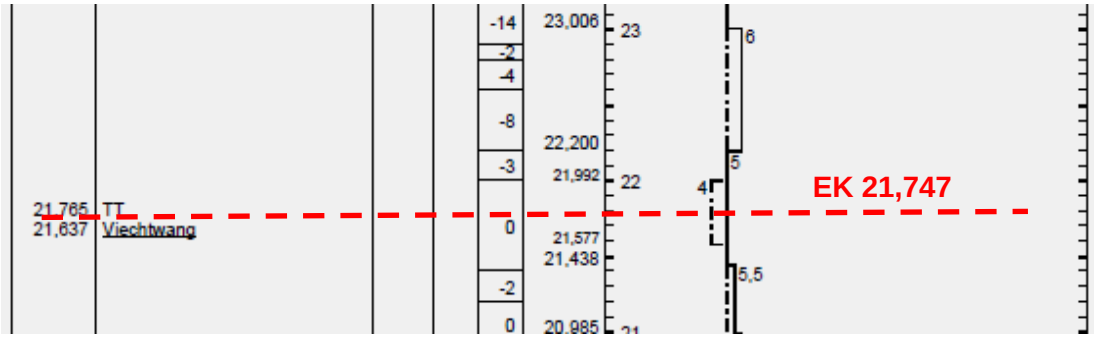


Abbildung 7 Auszug aus VzG Strecke 25201 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit für Fahrten mit erhöhter Seitenbeschleunigung im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 50 km/h.

Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 280

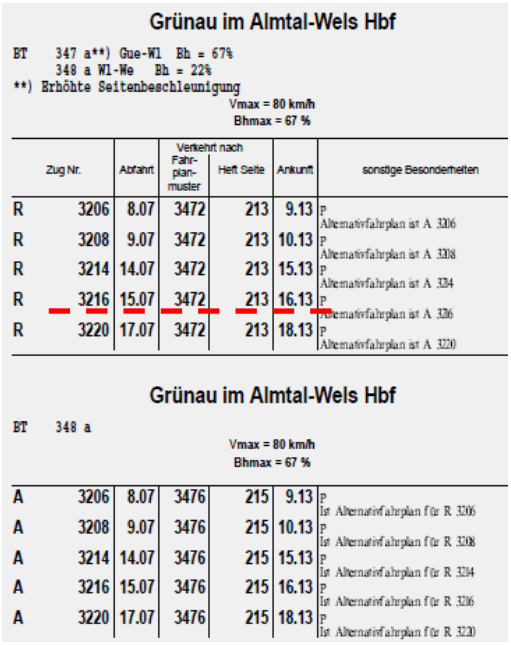
BUCHFAHRPLAN

Heft 280

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

Der Buchfahrplan enthält alle Fahrpläne der Strecken

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



Grünau im Almtal-Wels Hbf

BT 347 a**) Gue-Wl Bh = 67%
348 a Wl-We Bh = 22%
**) Erhöhte Seitenbeschleunigung
Vmax = 80 km/h
Bhmax = 67 %

	Zug Nr.	Abfahrt	Verkehrt nach Fahrplanmuster	Heft Seite	Ankunft	sonstige Besonderheiten
R	3206	8.07	3472	213	9.13	P Alternativfahrplan ist A 3206
R	3208	9.07	3472	213	10.13	P Alternativfahrplan ist A 3208
R	3214	14.07	3472	213	15.13	P Alternativfahrplan ist A 3214
R	3216	15.07	3472	213	16.13	P Alternativfahrplan ist A 3216
R	3220	17.07	3472	213	18.13	P Alternativfahrplan ist A 3220

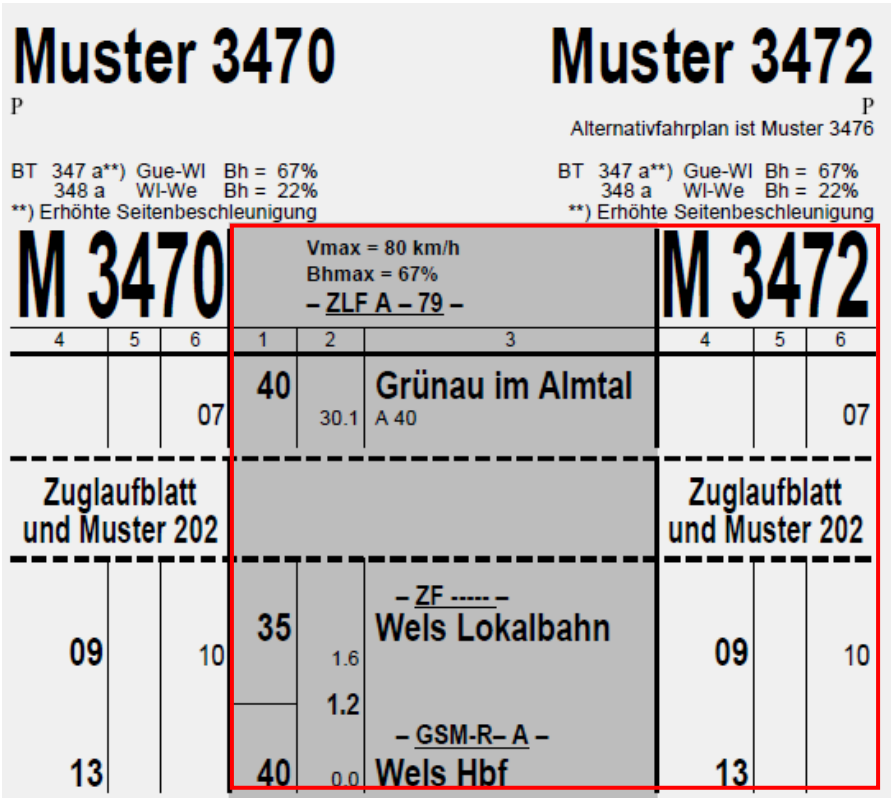
Grünau im Almtal-Wels Hbf

BT 348 a
Vmax = 80 km/h
Bhmax = 67 %

A	3206	8.07	3476	215	9.13	P Ist Alternativfahrplan für R 3206
A	3208	9.07	3476	215	10.13	P Ist Alternativfahrplan für R 3208
A	3214	14.07	3476	215	15.13	P Ist Alternativfahrplan für R 3214
A	3216	15.07	3476	215	16.13	P Ist Alternativfahrplan für R 3216
A	3220	17.07	3476	215	18.13	P Ist Alternativfahrplan für R 3220

Abbildung 8 Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 – Quelle IM

Z 3216 verkehrte gemäß Alternativfahrplan Muster 3472 für Fahrten mit erhöhter Seitenbeschleunigung..



Muster 3470

P

BT 347 a**) Gue-Wl Bh = 67%
348 a Wl-We Bh = 22%
**) Erhöhte Seitenbeschleunigung

M 3470

Vmax = 80 km/h
Bhmax = 67%
– ZLF A – 79 –

4	5	6	1	2	3
		07	40	30.1	Grünau im Almtal A 40
Zuglaufblatt und Muster 202					
09		10	35	1.6	– ZF ----- – Wels Lokalbahn
				1.2	
13			40	0.0	– GSM-R– A – Wels Hbf

Muster 3472

P

Alternativfahrplan ist Muster 3476

BT 347 a**) Gue-Wl Bh = 67%
348 a Wl-We Bh = 22%
**) Erhöhte Seitenbeschleunigung

M 3472

4	5	6
		07
Zuglaufblatt und Muster 202		
09		10
13		

Abbildung 9 Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 – Fahrplanmuster 3472– Quelle IM

Z 3216 verkehrte gemäß Zuglaufblatt und Muster 202

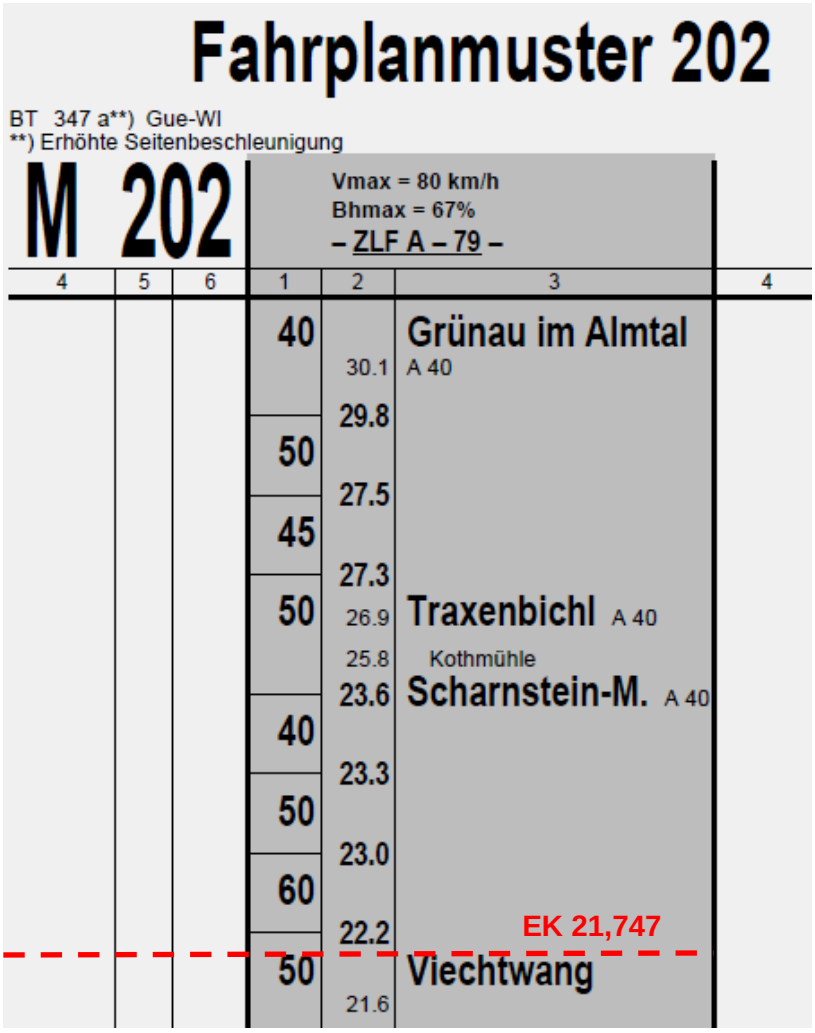


Abbildung 10 Auszug aus Buchfahrplan Heft 280 – Fahrplanmuster 202– Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Fahrplanmuster 202 betrug 50 km/h.

Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle

Im betroffenen Streckenanschnitt gab es keine Eintragung bezüglich einer Einschränkung der Geschwindigkeit durch La oder schriftliche Befehle.

Signalisierte Geschwindigkeit

Das Signal „TRAPEZTAFEL“ zeigt keine Änderung der Geschwindigkeit an.

3. Beschreibung des Vorfalls

Am 12. Jänner 2012 wollte der Lenker des PKW von der Gemeindestraße Viechtwang in Richtung der Scharnsteiner – Bundesstraße die Eisenbahnkreuzung im km 21,747 queren. Dabei wurde der aus Richtung Grünau im Almtal herannahende Z 3216 missachtet.

Von Z 3216 wurde mehrmals das Signal „ACHTUNG“ abgegeben und eine Schnellbremsung eingeleitet.

Abbildung 11 Folgen des Vorfalles - Quelle Feuerwehr Viechtwang

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	☒			
Eisenbahnbedienstete Staff	☒			
Benützer von EK L.C. Users		**-**	**1**	**-**
Unbefugte Personen Unauthorised Persons	☒			
Andere Personen Other	☒			

Abbildung 12 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Keine

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Schäden am Twg und Totalschaden des PKW

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Keine Angaben

4.6. Betriebsbehinderungen

Sperre des Streckengleises und Einrichten von Schienenersatzverkehr

5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- Lenker PKW
- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU ÖBB-Personenverkehr AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
  - Tfzf Z 3216 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des TW

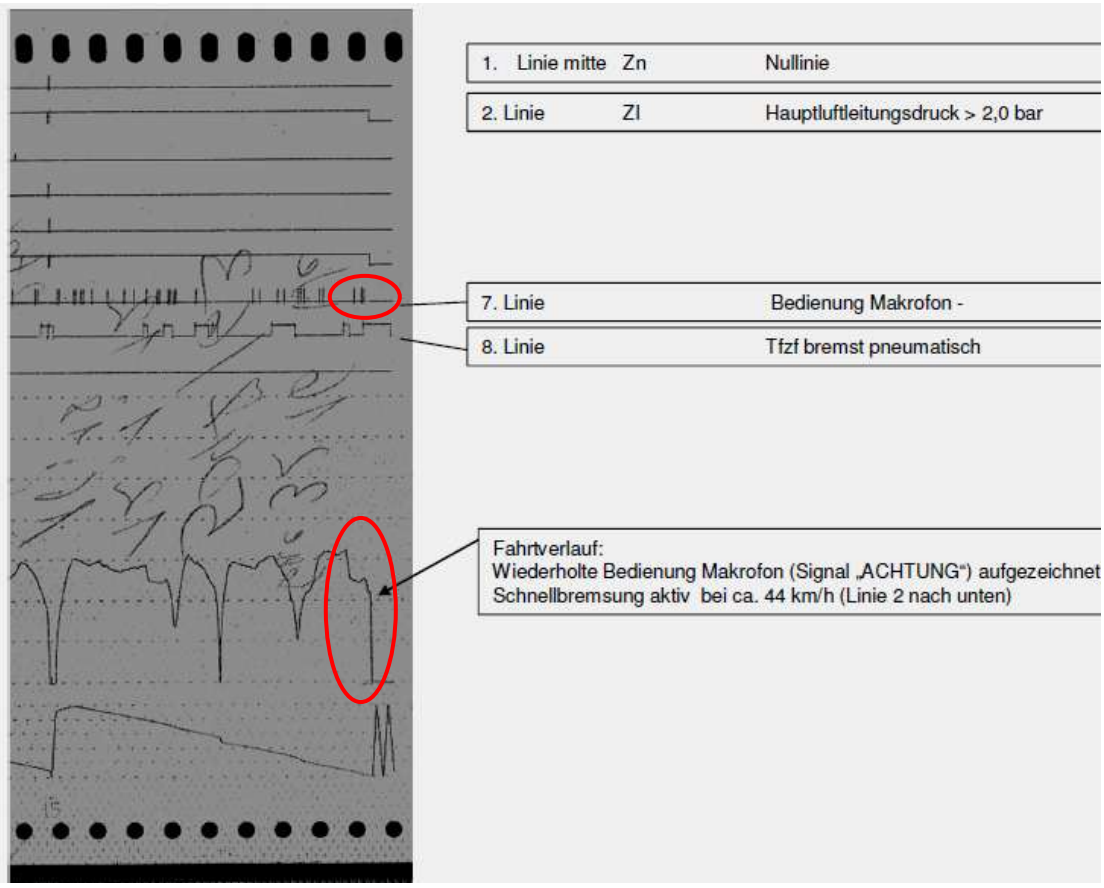


Abbildung 13 Auswertung Registriereinrichtung Z 3216 Quelle Traktionsleister

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des Z 3216 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

Es wurden akustische Signale „ACHTUNG“ (7) vor dem Zusammenprall abgegeben und eine Schnellbremsung (2) eingeleitet.

Bei der Fahrt von Z 3216 kam es im betroffenen Streckenabschnitt zu keiner Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

7. Maßnahmen des IM

Keine

8. Schlussfolgerungen

Z 3216 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war bescheidgemäß gesichert.

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

9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Keine

10. Ursache

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

11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage.

12. Sicherheitsempfehlungen

Punkt **Laufende Jahres-nummer**	**Sicherheitsempfehlungen (unfallkausal)**	**richtet sich an**
12.1 **A-2012/071**	Evaluierung der EK gemäß den Bestimmungen der mit 1. September 2012 in Kraft tretenden EisbKrV. Begründung: Die eisenbahnrechtliche Bewilligung erfolgte mit Bescheid vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung vom 17. März 1992.	**Landeshauptmann von Oberösterreich**
12.2 **A-2012/072**	Sicherstellung, dass die erforderlichen Bodenmarkierungen erneuert werden.	**IM**

Punkt **Laufende Jahres-nummer**	**Sicherheitsempfehlungen (nicht unfallkausal)**	**richtet sich an**
12.2 **A-2012/073**	Überprüfung, ob in das Zuglaufblatt zu Fahrplanmuster 202 die Kopfdaten und die relevanten Daten aus den Spalten 2 und 3 des Fahrplanmusters 202 integriert werden können. Begründung: Damit sind zwei dem Tfzf vorliegenden schriftlichen Unterlagen in einem Dokument zusammengefasst.	**IM**

Wien, am 23. August 2012

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene

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

Beilage: Auszug aus Bescheid vom 17. März 1992
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Beilage Auszug aus Bescheid vom 17. März 1992

AMT DER O.Ö. LANDESREGIERUNG

VerkR - 720107/4-1992/Aum

4020 Linz, am 17. März 1992

Amtsgebäude Fabrikstraße 32 Tel. 2720

Bei Antwortschreiben Geschäftszeichen, Datum und Gegenstand dieses Schreibens anführen

ÖBB-Strecke Sattledt - Grünau im Almtal;
Sicherung
1. der Eisenbahnkreuzung in km 20,429 in Scharnstein
2. der Eisenbahnkreuzung in km 22,372 und in km 26,858 jeweils mit einem Ortschaftsweg in Scharnstein
3. der Eisenbahnkreuzung in km 27,569 mit einem Gehweg in Scharnstein
4. der Eisenbahnkreuzung in km 21,747 mit einer Gemeindestraße in Scharnstein

B e s c h e i d

Die österr. Bundesbahnen haben mit Schreiben vom 5.6.1991 die Entwurfsunterlagen für die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit im Bereich der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt.

In Erledigung dieses Ansuchens wurde aufgrund der Verfahrensanordnungen des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 22.11.1991, Zl. 226.717/2-II/21/91 und vom 26.11.1991, Zl. 226.717-33-II/21-1991, die eisenbahnrechtliche Verhandlung für den 13. Februar 1992 in Scharnstein anberaumt und an diesem Tage durchgeführt.

S p r u c h :

A) Sicherung der Eisenbahnkreuzungen:

Es wird entschieden, daß die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen der ÖBB-Stecke Sattledt - Grünau im Almtal

1. in km 20.429 mit einem nicht öffentlichen Wirtschaftsweg gemäß den Vorschreibungen Punkt 1. und 2. des Gutachtens des bau- und eisenbahntechnischen Amtssachverständigen (Seite 4 der Verhandlungsschrift)
2. in km 22,372 un in km 26,858 jeweils mit einem Ortschaftsweg jeweils gemäß den diesbezüglichen Vorschreibungen Punkt 1. bis 3. des Gutachtens des bau- und eisenbahntechnischen Amtssachverständigen (Seite 6 der Verhandlungschrift)
3. in km 21,747 mit einer Gemeindestraße gemäß den Vorschreibungen Punkt 1. bis 4. des Gutachtens des bau- und eisenbahntechnischen Amtssachverständigen (Seite 5 der Verhandlungsschrift)

zu sichern ist.

Die Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der unter Punkt 1. bis 3. genannten Eisenbahnkreuzungen sowie der Eisenbahnkreuzung in km 27,569 beträgt hinkünftig 60 km/h.

Eisenbahnkreuzung in km 21.747

Hier handelt es sich um eine Kreuzung mit einer Gemeindestraße, wobei die Straßenbreite bei 5,90 m und der Kreuzungswinkel bei 110 ° liegen. Auf der Bahn verkehren 24 Züge und liegt die Frequenz auf der Straße bei mindestens 300 Kfz.

Derzeit erfolgt die Sicherung gegen A und E durch Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes. Es wurde jedoch die Streckengeschwindigkeit aufgrund von Sichtbeeinträchtigungen auf 10 km/h eingeschränkt

Durch die geplante Geschwindigkeitserhöhung und die Anpassung an die örtlichen Verhältnisse ist geplant, die Sicherung gemäß § 6 EKVO herzustellen.

Die erforderlichen Sichträume liegen beidseits der Bahn bei 383 m und sind gegen A durch den Bahnhofsbereich sowie gegen E durch die Geländeverhältnisse eingeengt. Um rechts der Bahn gegen E die Sicht zu erhöhen, wurde festgelegt, daß Geländekorrekturen an der Böschun vorgenommen werden. Dies betrifft im wesentlichen einen von der Gemeinde errichteten Gehweg, der höhenmäßig im Sichtraum um ca. 1,0 m abzusenken ist und bei der Einmündung in die Gemeindestraße aus dem Lichtraum der Bahn zu verlegen. Dadurch ergibt sich eine Änderung bei der vorhandenen Mastabspannung und ist diese in eine Maststütze umzuwandeln.

Für diese Baumaßnahmen sind einerseits Grundinanspruchnahmen von Herrn und andererseits Veränderungen am öffentlichen Gehweg erforderlich, wofür im Zuge des Lokalaugenscheines die Zustimmung eingeholt wurde.

Gegen die Änderung der Sicherung bei der EK in km 21,747 bezogen auf die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 60 km/h bestehen bei Einhaltung nachstehender Auflagen keine Bedenken:

1. Die Sicherung hat durch Andreaskreuze und die Straßenverkehrszeichen "Halt" zu erfolgen. Diese sind jeweils am rechten Straßenrand in einer Entfernung von 3 m von der nächsten Schiene aufzustellen. Gemäß § 6 EKVO 1961 sind vom Schienenfahrzeug in beiden Fahrtrichtungen akustische Signale abzugeben.
2. Rechts der Bahn ist in Richtung E der vorhandene Sichtraum durch Abgrabung der Böschung und Veränderung der Höhenlage des Gehweges zu erweitern, sodaß vom 6 m Sehpunkt die Sicht bis zum nicht-öffentlichen Gehweg bei km 21,984 hergestellt ist,
3. Der vorhandene Gehweg ist aus dem Lichtraum der Bahn zu verlegen und bedeutet dies eine Verschwenkung des Gehweges bei der Einmündung in die Gemeindestraße. Die Einmündung in die Straße hat in einem Abstand von mindestens 3 m vom nächsten Gleis zu erfolgen.
4. Der vorhandene Verkehrsspiegel unmittelbar neben der Sicherungseinrichtung ist von der Gemeinde Scharnstein zu entfernen.

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT eingelangt am 3. August 2012

Aus Sicht der Abteilung **IV/SCH5** (Fachbereich Betrieb) ergibt sich zu dem vorgelegten vorläufigen Untersuchungsbericht nachstehende Einsichtsbemerkung:

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 Oberösterreich.

c) 3. Im Punkt „Verzeichnis der Regelwerke“ des vorläufigen Untersuchungs-berichtes wäre die am Tag des Vorfalles aktuelle Fassung des Eisenbahngesetzes 1957 aufzunehmen.

d) 4. Im vorläufigen Untersuchungsbericht ist der betroffene Bereich („im Bahnhof Viechtwang“) gesamthaft einheitlich zu definieren.
Im ggstl. Schriftverkehr wird als betroffener Bereich im Begleitschreiben und am Titelblatt - „im Bahnhof Viechtwang“, in den Punkten 1.+ 2.2 - „zwischen Bahnhof Viechtwang und Bahnhof Scharnstein-Mühldorf“ angeführt.

e) 5. Im Punkt 2.7.2 des vorläufigen Untersuchungsberichtes ist die Bezeichnung „Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 640“ auf „Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 280“ zu ändern.

und deren Berücksichtigung

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