



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL Z 62580 MIT PKW

am 21. März 2012

**Österreichische Bundesbahnen
Strecke 45701
zwischen Bf Wolfsberg und
Bf Sankt Stefan im Lavanttal
EK km 51,567**

BMVIT-795.296-IV/BAV/UUB/SCH/2012

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

Untersuchungsbericht

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. Zweck der Untersuchung ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Vorfalles zur Verhütung künftiger Vorfälle. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung. 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.

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

Inhalt

Seite

Verzeichnis der Abbildungen	2
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	3
Verzeichnis der Regelwerke	3
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU	3
Untersuchungsverfahren	3
Vorbemerkungen	4
Empfänger	4
1. Zusammenfassung	5
2. Allgemeine Angaben	5
2.1. Zeitpunkt	5
2.2. Witterung, Sichtverhältnisse	5
2.3. Örtlichkeit	5
2.4. Behördenzuständigkeit	6
2.5. Örtliche Verhältnisse	6
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt	7
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten	8
2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 45701	8
2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 520	8
2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La	9
2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle	9
2.7.5. Signalisierte Geschwindigkeit	9
3. Beschreibung des Vorfalles	10
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen	12
4.1. Verletzte Personen	12
4.2. Sachschäden an Infrastruktur	12
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut	12
4.4. Schäden an Umwelt	12
4.5. Summe der Sachschäden	12
4.6. Betriebsbehinderungen	12
5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen	13
6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse	13
6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzf	13
6.2. Aussage Tzf Z 62580	14
6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA	14
7. Schlussfolgerungen	15
8. Maßnahmen des IM	15
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten	15
10. Ursache	15
11. Berücksichtigte Stellungnahmen	15
12. Sicherheitsempfehlungen	16
Beilage Auszug aus den Bescheiden zur EK km 51,567	17
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen	28

Verzeichnis der Abbildungen

		Seite
Abbildung 1	Skizze Eisenbahnlinien Österreich	6
Abbildung 2	Auszug Lageplanskizze EK km 51,567 - Quelle IM	7
Abbildung 3	Auszug aus VzG Strecke 45701 - Quelle IM	8
Abbildung 4	Auszug aus Buchfahrplan Heft 520 – Quelle IM	8
Abbildung 5	Auszug aus Buchfahrplan Heft 520 – Quelle IM	9
Abbildung 6	Blick auf EK in Fahrtrichtung des PKW - Quelle IM	10
Abbildung 7	Wrack des PKW - Quelle IM	11
Abbildung 8	Wrack des PKW nach der EK- Quelle IM	11
Abbildung 9	Tabelle „Verletzte Personen“	12
Abbildung 10	Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tzf 2016 049-6	13
Abbildung 11	Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA – Quelle IM	14
Abbildung 12	Erläuterung des Stellungsschreibers der EKSA - Quelle IM	14

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
DB	Dienstbehelf
DV	Dienstvorschrift
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzung-Sicherungsanlage
Gvbf	Großverschiebebahn
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahn-Sicherheitsbehörde)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PI	Polizeiinspektion
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Schiene
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

Verzeichnis der Regelwerke

RL 2004/49/EG	„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“
EisbG	Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i.d.F. BGBl. I Nr. 25/2010
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I Nr. 123/2005, i.d.F. BGBl. I Nr. 40/2012
MeldeVO Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn 2006, BGBl. II Nr. 279/2006
EisbBBV	Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung, BGBl. II Nr. 398/2008

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

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Lokalausganschein vor Ort am 27. März 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Untersuchungsakt des IM eingelangt am 8. Mai 2012

Allfällige Rückfragen wurden bis 25. Mai 2012 beantwortet.

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art 19 Z 1 der RL 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des § 5 Abs 2 und 3 UUG durchgeführt. Die Untersuchung durch die SUB erfolgte vor Ort.

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

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 62580	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
Rail Cargo Austria AG	RU
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Herr Landeshauptmann von Kärnten	Behörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Behörde
Polizeiinspektion Wolfsberg zu GZ	Exekutive
Staatsanwaltschaft Klagenfurt	Justiz
BMWfJ - Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum

1. Zusammenfassung

Mittwoch, 21. März 2012, um 09:42 Uhr, ereignete sich auf der EK km 51,567 (gesichert mit einer Lichtzeichenanlage) ein Zusammenprall von Z 62580 mit einem PKW.

Der Lenker des PKW wurde tödlich verletzt.

Das Zugpersonal blieb unverletzt.

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

Summary

Wednesday, 21st March, 2012, at 09:42 o'clock, a collision between the train 62580 and a car happened at the level crossing in km 51,567, (secured with level-crossing road signal).

The driver of the car was fatally injured.

The train crew were unharmed.

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

2. Allgemeine Angaben

2.1. Zeitpunkt

Mittwoch, 21. März 2012, um 09:42 Uhr

2.2. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, sonnig + 11 °C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse.

2.3. Örtlichkeit

- IM ÖBB Infrastruktur AG
- Strecke 45701 von Bf Zeltweg nach Sankt Paul
- zwischen Bf Wolfsberg und Bf Sankt Stefan im Lavanttal
- Gleis 1
- EK km 51,567

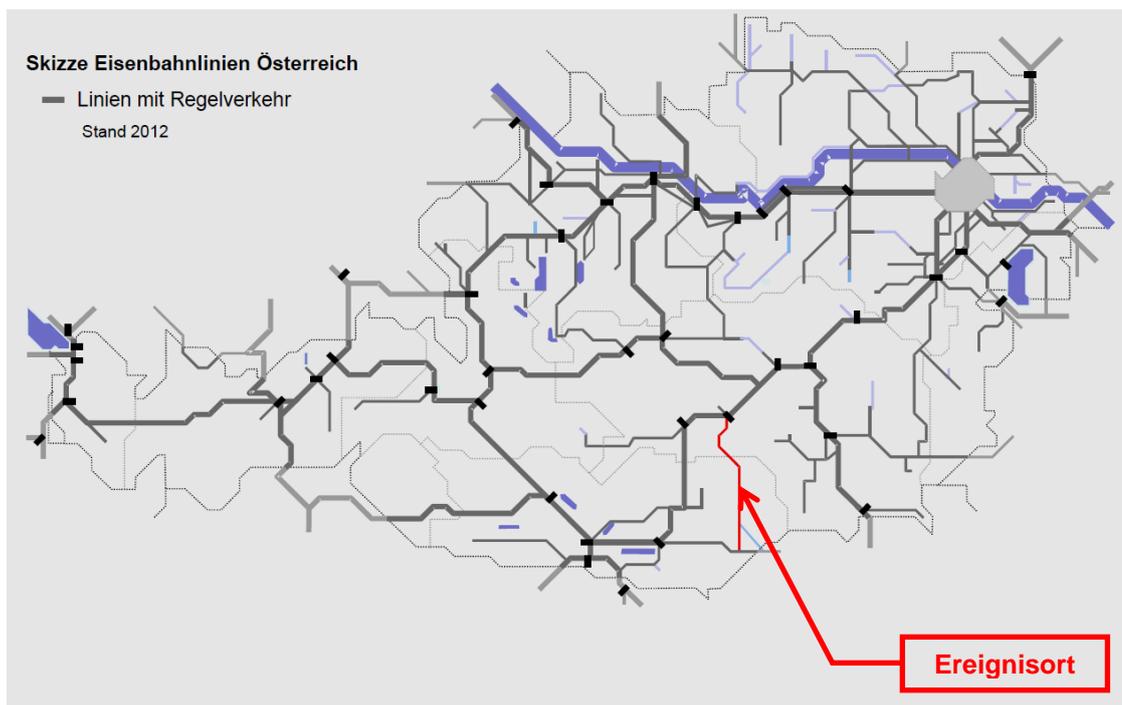


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

2.4. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist der Landeshauptmann von Kärnten. Die Oberste Eisenbahnbehörde im BMVIT wird von der Untersuchung durch Übermittlung des vorläufigen Untersuchungsberichtes in Kenntnis gesetzt.

2.5. Örtliche Verhältnisse

Die EK km 51,567 liegt auf der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 45701 von Bf Zeltweg nach Bf Sankt Paul und wird durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage mit vier Signalgebern gesichert. Hier kreuzt die Gemeindegasse „Sankt Thomaserstraße“ im Ortsgebiet von Wolfsberg Ortsteil Priel.

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

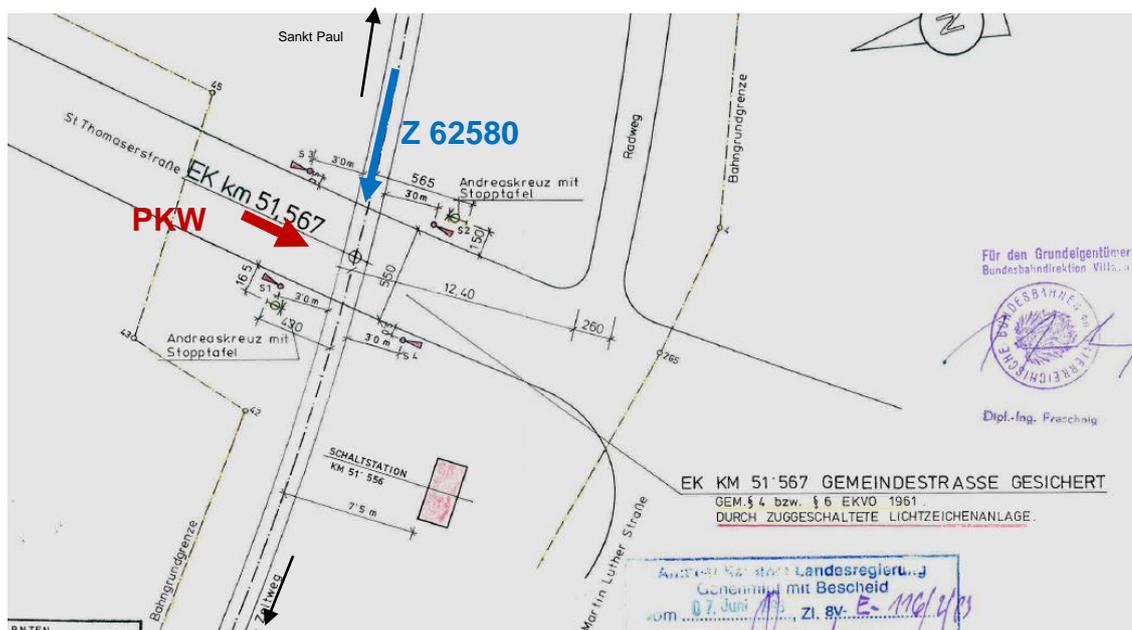


Abbildung 2 Auszug Lageplanskizze EK km 51,567 - Quelle IM

2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

NG 62580 (Nahgüterzug)

Zuglauf:

Villach Süd Gvbf – Bf Bad Sankt Leonhard

Zusammensetzung:

- 870 t Gesamtmasse
- 290 m Gesamtzuglänge
- Tzf 93 81 2016 049-6
- 15 Güterwagen
- Buchfahrplan Heft 520 des IM
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 90 km/h
Bremschwerlast erforderlich 70 %
- Bremschwerlast vorhanden 87 % (laut Zugdaten)
- durchgehend und ausreichend gebremst

Besetzung:

- Ein Tzf

2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 45701

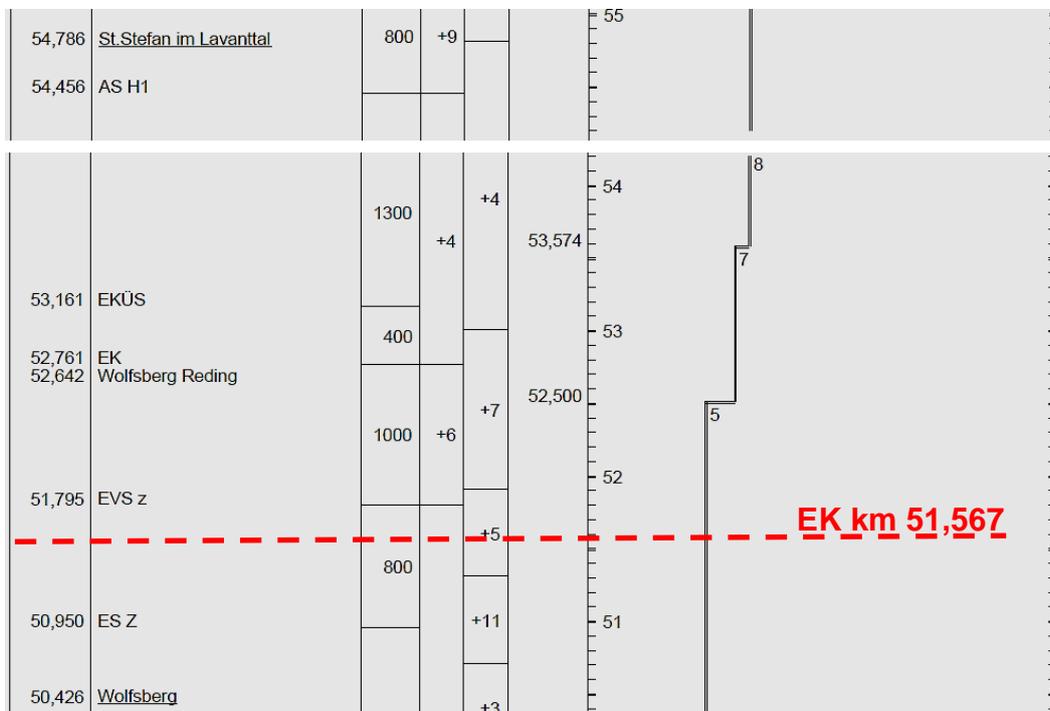


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 45701 - Quelle IM

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt betrug gemäß VzG des IM 50 km/h.

2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 520

BUCHFHRPLAN

Heft 520

Hiezu gehören die Bildfahrpläne 500, 520 und 540

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

Der Buchfahrplan enthält alle Fahrpläne der Strecken

Zeltweg - Pöls
Zeltweg - Wolfsberg - Klagenfurt Hbf .
Klagenfurt Hbf - Rosenbach

Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 520 – Quelle IM

NG 62580 nP					
BT 620 b Kt-Wog		Bh = 70%			
621 a Wog-Bal		Bh = 28%			
62580			Vmax = 90 km/h ☐		
			Bhmax = 70% ☐		
			- GSM-R- A -		
4	5	6	1	2	3
		13		54.8	St.Stefan i.L. C-21
				53.6	
			70	52.6	Wolfsberg Reding
				52.5	EK km 51,567
10.21	←	10.31	50	50.4	Wolfsberg C28

Abbildung 5 Auszug aus Buchfahrplan Heft 520 – Quelle IM

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 520 des IM, betrug 50 km/h.

2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La

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

2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle

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

2.7.5. Signalisierte Geschwindigkeit

Nicht relevant, da auf freier Strecke.

3. Beschreibung des Vorfalles

Am 21. März 2012 verkehrte Z 62580 von Villach Süd Gvbf nach Bf Bad Sankt Leonhard.

Der PKW in Fahrtrichtung von Z 62580 von „links“ kommend, näherte sich auf der Gemeindestraße aus Richtung Ortszentrum Wolfsberg der ordnungsgemäß mit Lichtzeichen gesicherten EK im km 51,567 und versuchte diese trotz Rotlicht zu überqueren.



Abbildung 6 Blick auf EK in Fahrtrichtung des PKW - Quelle IM

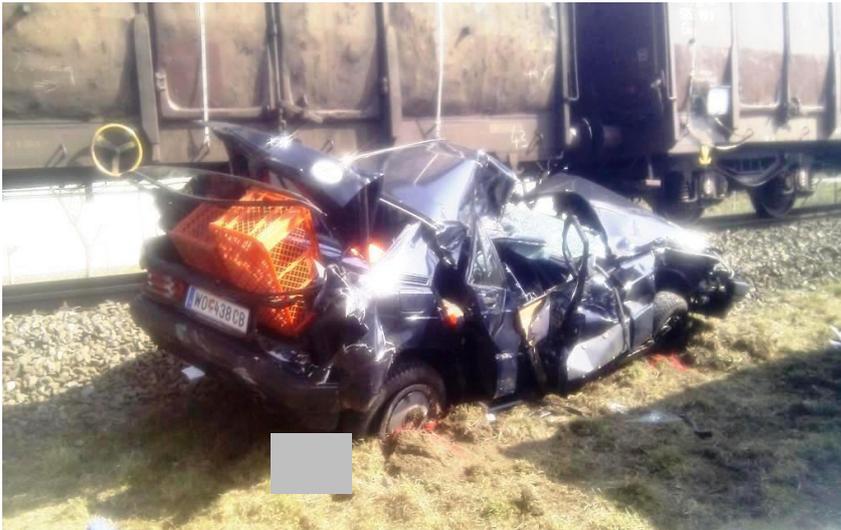


Abbildung 7 Wreck des PKW - Quelle IM

Beim Erkennen des PKW wurde von Z 62580 eine Schnellbremsung eingeleitet.

Der PKW wurde vom Tfz von Z 62580 noch ca. 30 m in Richtung Bf Wolfsberg mitgeschleift, wo er anschließend gegen einen westlich neben dem Gleis abgestellten Container des IM (links in Fahrtrichtung Z 62580) gedrückt wurde.

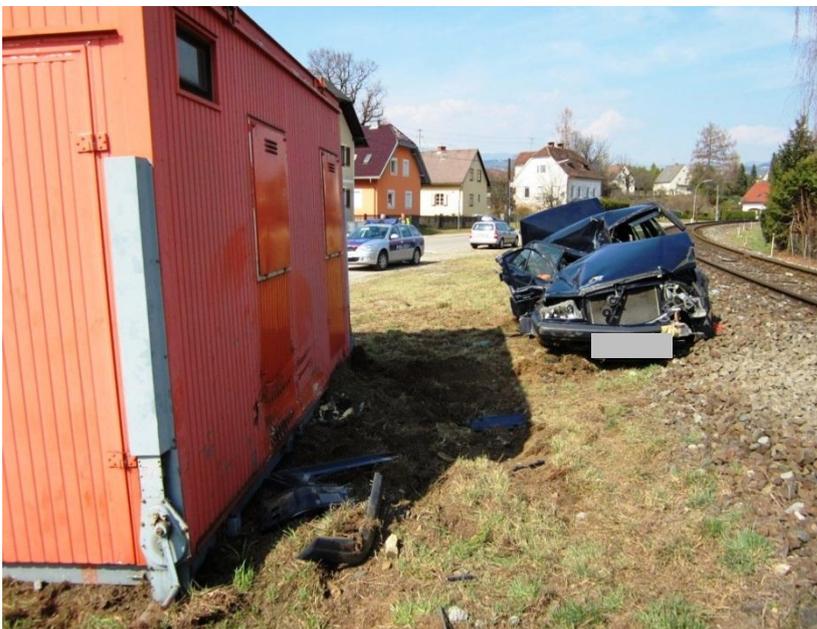


Abbildung 8 Wreck des PKW nach der EK- Quelle IM

Durch die Kollision mit dem Tfz wurde der Lenker in seinem PKW eingeklemmt. Nach der Bergung konnte das an der Unfallstelle anwesende Notärzteteam nur mehr den bereits eingetretenen Tod feststellen.

4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen

4.1. Verletzte Personen

Verletzte Personen Casualties	keine none	tödlich fatality	schwer serious injured	leicht easily injured
Passagiere Passengers	<input checked="" type="checkbox"/>			
Eisenbahnbedienstete Staff	<input checked="" type="checkbox"/>			
Benützer von EK L.C. Users	<input type="checkbox"/>	1	-	-
Unbefugte Personen Unauthorised Persons	<input checked="" type="checkbox"/>			
Andere Personen Other	<input checked="" type="checkbox"/>			

Abbildung 9 Tabelle „Verletzte Personen“

4.2. Sachschäden an Infrastruktur

Schäden an der EKSA.

Ein Container der ca. 30 m nach der EK neben dem Gleis stand wurde beschädigt.

4.3. Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

PKW total zerstört

Tfz leicht beschädigt

4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden an Fahrzeugen und Infrastruktur wurde auf € 16 000,- geschätzt.

4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Wolfsberg und Bf Sankt Stefan im Lavanttal bis 11:15 Uhr.

Es kam zu Zugverspätungen im Personennah- und Güterverkehr.

5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen

- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU Rail Cargo Austria AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
 - Tzfz Z 62580 (ÖBB-Produktion GmbH)

6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse

6.1. Auswertung der Registriereinrichtung des Tzfz

Die Aufzeichnung der Registriereinrichtung des führenden Tzfz von Z 62580 wurde nach dem Ereignis gesichert und durch den Traktionsleister ausgewertet.

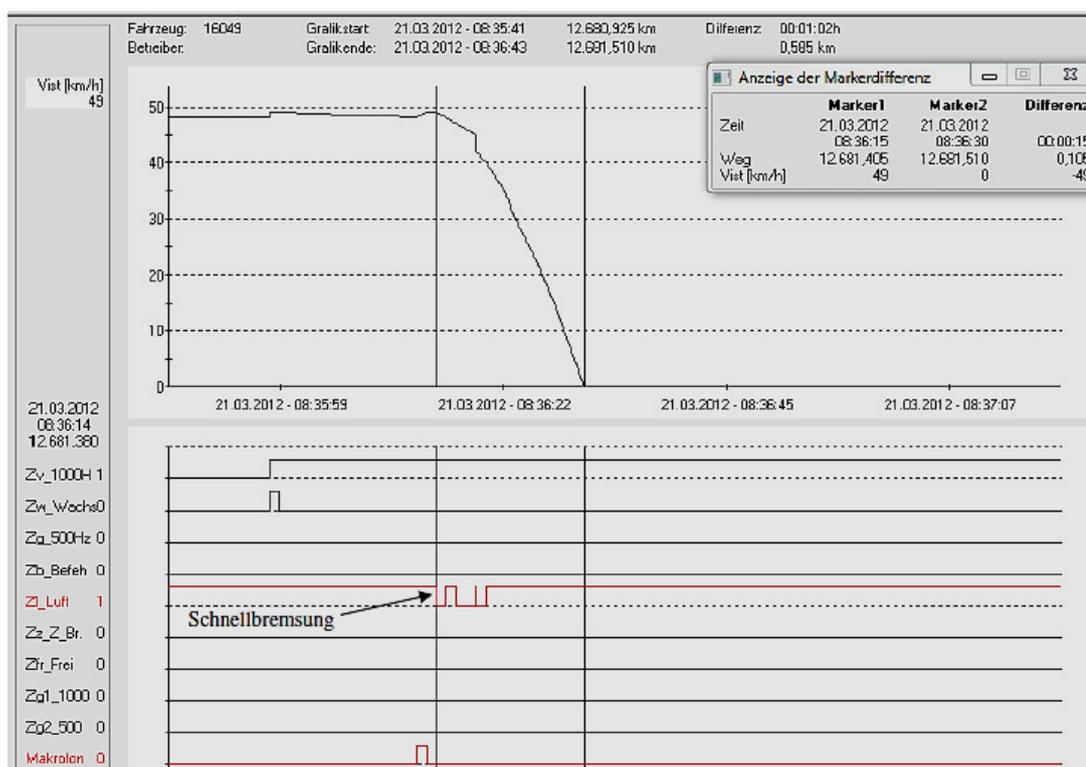


Abbildung 10 Zeitbezogene Auswertung Registriereinrichtung Tzfz 2016 049-6

Auswertung des Traktionsleisters:

Um ca. 08:36 Uhr (entspricht 09:36 Uhr) erfolgte bei einer Geschwindigkeit von 49 km/h eine Schnellbremsung. Der Bremsweg betrug ca 105 m.

Die registrierte Uhrzeit entspricht MEZ ("Winterzeit").

Die zulässige Geschwindigkeit wurde von Z 62580 eingehalten.

6.2. Aussage Tzfz Z 62580 (gekürzt und sinngemäß)

Bei der Fahrt des Z 62580 von Villach Süd Gvbf nach Bf Bad Sankt Leonhard kam es auf der EK km 51,567 zu einer Kollision mit einem PKW

6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA

17	EinA → 1 ●	21.03.12 09:42:20
09	GGÜ → 1 •	21.03.12 09:42:20
09	GGÜ → 0	21.03.12 09:42:25
10	GRÜ → 1 •	21.03.12 09:42:25
18	AusA → 1 #	21.03.12 09:42:40
22	AusC → 1 #	21.03.12 09:42:41
22	AusC → 0	21.03.12 09:43:15

Der EK-Stellungsschreiber wurde vom IM ausgewertet und der SUB zur Verfügung gestellt. Die Auswertung ergab, dass die EKSA zum Zeitpunkt des Zusammenpralls tauglich war und die Lichtzeichenanlage „HALT“ geboten hat.

Systemzeit = MEZ

Abbildung 11 Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA – Quelle IM

A. E. vom 21.03.2012 um ca. 09:42 Uhr bei EKSA km 51,567 nächst Bf Wolfsberg; PKW von Zug 62580 erfasst

Stellungnahme

Bei der EKSA handelt es sich um eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage mit Fernüberwachung im Bf. Wolfsberg.

Die Auswertung des Stellungsschreibers (**MEZ**) der gegenständlichen EK- Sicherungsanlage ergibt für den Zeitpunkt des Vorfalles folgenden Sachverhalt:

- Es sind im Zeitraum der Zugfahrt keine registrierungspflichtigen Handlungen ersichtlich.
- Auf allen Straßensignalen befand sich zum Zeitpunkt des Vorfalles ordnungsgemäß Rotlicht.

Auswertung des Stellungsschreibers:

- | | |
|---|--------------|
| • Korrekte Einschaltung der EKSA für Zug 62580 | 09:42:20 Uhr |
| • Auf allen Straßensignalen ordnungsgemäß Gelblicht | 09:42:20 Uhr |
| • Auf allen Straßensignalen ordnungsgemäß Rotlicht | 09:42:25 Uhr |
| • Befahrung der Ausschaltstelle durch Zug 62580 | 09:42:40 Uhr |
| • Fehler 4 (Fe4) → Sperrzeitüberschreitung | 09:47:37 Uhr |

Abbildung 12 Erläuterung des Stellungsschreibers der EKSA - Quelle IM

7. Schlussfolgerungen

Z 62580 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

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

8. Maßnahmen des IM

keine

9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

keine

10. Ursache

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

11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage.

12. Sicherheitsempfehlungen

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlungen (nicht unfallkausal)	richtet sich an
12.1 A-2012/054	Überprüfung, ob eine Evaluierung der EK erfolgen muss. Begründung: Die Betriebsbewilligung erfolgte mit Bescheid vom 5. November 1993 (Zl. 227.152/6-II/21/93 vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr).	Landeshauptmann von Kärnten

Wien, am 9. Juli 2012

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

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 den Bescheiden zur EK km 51,567
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Beilage Auszug aus den Bescheiden zur EK km 51,567

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Zl: $\frac{220}{30}$ / 8.620-93
K

Zl. 8V-E-116/2/93

Betreff: ÖBB-Strecke Zeltweg - Lavamünd; Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 51,174 und km 51,567 durch zugeschaltete Lichtzeichenanlagen

Bezug:

Auskünfte: Dr. Balantitsch
Telefon: 0 46 3 - 536
Durchwahl: 30834
Bitte Eingaben ausschließlich an die Behörde richten und die Geschäftszahl angeben.

N I E D E R S C H R I F T

aufgenommen am 7. Juni 1993 im Stadtgemeindeamt Wolfsberg *8.6 176*

Beginn: 9.00 Uhr

Anwesend:

Für den Landeshauptmann von Kärnten als ermächtigte Eisenbahnbehörde:

Als Schriftführerin:

Als Sachverständiger für Eisenbahnkreuzungen:

Für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr:

Für die Stadtgemeinde Wolfsberg:

Für die Bundesbahndirektion Villach:

Für die Streckenleitung Klagenfurt der ÖBB:

Für die Signalstreckenleitung Klagenfurt der ÖBB:

VA 8.620

Bundesbahndirektion Villach

Eing. 15. JUNI 1993

Zl. Blg. *1 Bund*

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

Verhandlungsgegenstand

Die Österreichischen Bundesbahnen haben Entwurfsunterlagen für die Errichtung von zugeschalteten Lichtzeichenanlagen an den beiden im Betreff angeführten Eisenbahnkreuzungen beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur eisenbahnrechtlichen Behandlung eingereicht.

Mit Erlaß vom 19.3.1993 übermittelte die oberste Eisenbahnbehörde die Projektunterlagen dem Landeshauptmann von Kärnten zur Durchführung der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung mit dem Bemerkten, daß das Bauvorhaben vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet sei, und mit dem weiteren Hinweis, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat dem Projekt auf schriftlichem Wege zugestimmt habe.

Unter einem wurde der Landeshauptmann von Kärnten ermächtigt, über die vorgesehene Sicherung der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzungen zu entscheiden und für die Errichtung der Lichtzeichenanlagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (§§ 35, 36 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957) zu erteilen.

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Amtshandlung kundmachungsgemäß im Stadtgemeindeamt Wolfsberg, begrüßt die Erschienenen und überzeugt sich von ihrer Persönlichkeit und verfahrensrechtlichen Stellung. Er übernimmt sodann von den Vertretern der Stadtgemeinde Wolfsberg ein Kundmachungsgleichstück, woraus sich ergibt, daß dieses vom 4. Mai 1993 bis zum Verhandlungstag an der Amtstafel angeschlagen war, sowie den Bauentwurf "A" welcher im gleichen Zeitraum zur öffentlichen Einsicht am Stadtgemeindeamt auflag. Einwendungen dagegen wurden im besagten Zeitraum nicht erhoben.

Der Verhandlungsleiter erläutert im Anschluß daran den Verhandlungsteilnehmern in kurzen Zügen Gegenstand und Zweck der heutigen Amtshandlung, und bringt in diesem Zusammenhang insbesondere den wesentlichen Inhalt des eingangs erwähnten Ermächtigungserlasses

zur Kenntnis.

Das vorliegende Bauvorhaben wird sodann von einem Vertreter der ÖBB anhand der überreichten Planunterlagen anschaulich dargelegt und in diesem Zusammenhang die für die Installierung des geplanten technischen Kreuzungsschutzes maßgeblichen Erwägungen erläutert. Darnach seien hiefür im wesentlichen siedlungspolitische Überlegungen der Stadtgemeinde Wolfsberg ausschlaggebend gewesen. Im Bereich der beiden gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen vorgesehene Wohnbauvorhaben und andere stadtplanerische Maßnahmen ließen es vom Standpunkt der Verkehrssicherheit geboten erscheinen, die derzeitige Absicherung der beiden Eisenbahnkreuzungen (§ 4 bzw. § 6 EKVO) durch eine moderne zugeschaltete Lichtzeichenanlage zu ersetzen.

Über die Kostentragung wurde übrigens zwischen den ÖBB und der Stadtgemeinde Wolfsberg als dem zweitbeteiligten Verkehrsträger - beide Eisenbahnkreuzungen werden von Gemeindestraßen gequert - bereits eine entsprechende Vereinbarung getroffen, welche im wesentlichen darauf hinausläuft, daß die Kosten für die Errichtung der Sicherungseinrichtungen von der Stadtgemeinde Wolfsberg, jene für die Erhaltung hingegen von den ÖBB getragen werden.

Nach Projektserläuterung und kurzer Diskussion der Bauentwürfe begeben sich die Verhandlungsteilnehmer zur Vornahme eines Augenscheines an Ort und Stelle, wo die geplanten Maßnahmen nochmals erörtert und allfällige offene Fragen abgeklärt werden.

Sodann schreitet der Verhandlungsleiter im Stadtgemeindefamt Wolfsberg zur Abfassung der vorgelegten Niederschrift. Die Verhandlungsteilnehmer geben demnach die nachstehenden Gutachten und Stellungnahmen zu Protokoll.

Stellungnahme der Stadtgemeinde Wolfsberg:

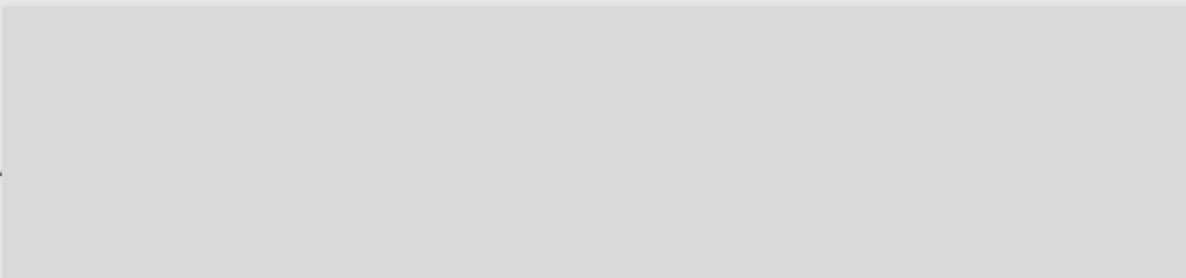
Das am heutigen Tage erzielte Verhandlungsergebnis wird vorweg zustimmend zur Kenntnis genommen. Gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die laut Projekt geplanten

Sicherungseinrichtungen bestehen keine Einwände.

Die obigen Feststellungen über die Kostentragung sind zutreffend.

Die Stadtgemeinde Wolfsberg erlaubt sich, anlässlich der heutigen Verhandlung darauf hinzuweisen, daß auf dem Areal nördlich der St. Michaeler Gemeindestraße bzw. östlich der Bahnlinie die Errichtung einer Erschließungsstraße für eine in diesem Bereich geplante Wohnsiedlung vorgesehen ist. Diese Straße wird etwa 30 bis 40 m östlich der EK in Bahn-km 51,174 von der St. Michaeler Gemeindestraße abzweigen, sodann parallel zur genannten Gemeindestraße in Richtung Bahnlinie führen und sodann parallel zur Bahnlinie in nördliche Richtung die geplante Wohnsiedlung erschließen. Dieses Bauvorhaben wird den Verhandlungsteilnehmern im Übrigen anhand eines gleichzeitig präsentierten Lageplanes veranschaulicht.

Die ÖBB werden ersucht, auf dieses Straßenbauvorhaben im Rahmen der heutigen Eisenbahnkreuzungsverhandlung Bedacht zu nehmen.



Gutachten des Sachverständigen für Eisenbahnkreuzungen:

Die ÖBB haben im Einvernehmen mit der Stadtgemeinde Wolfsberg den Bauentwurf für die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 51,174 und 51,567 der Bahnstrecke Zeltweg - Lavamünd zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt. Grund für die beabsichtigte Änderung der Sicherung der angeführten Eisenbahnkreuzungen ist das Bestreben, in Anbetracht von geplanten Baumaßnahmen im Bereiche der Bahnstrecke links der Bahn die Verkehrssicherheit zwischen Schiene und Straße zu erhöhen.

Im einzelnen wird festgestellt:

2. Eisenbahnkreuzung in km 51,567

Die Eisenbahnkreuzung befindet sich im Zuge der St. Thomaser Gemeindestraße im Stadtgebiet von Wolfsberg und ist derzeit durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert. Auf den Standsäulen der Andreaskreuze befinden sich Verkehrszeichen "Halt". Die örtlich zulässige Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge an die Eisenbahnkreuzung beträgt in beiden Fahrtrichtungen 50 km/h. Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung wurde mit Bescheid des seinerzeitigen Bundesministeriums für Verkehr und E-Wirtschaft, Zahl: 580/217a-1962 vom 10.1.1962 festgelegt. Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung entspricht den Bestimmungen der EKVO 1961. Aus verkehrstechnischen Gründen (siehe Punkt 1) besteht die Notwendigkeit, die Eisenbahnkreuzung durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage wie im technischen Bericht beschrieben und im Lageplan dargestellt, zu sichern.

Abschließend wird festgestellt, daß unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen entsprechend dem vorgelegten Bauentwurf erfolgen kann.

Die in den beiden technischen Berichten vorgesehenen Maßnahmen im Störfall gemäß § 14 Abs. 1 und 2 EKVO entsprechen nicht den Erfordernissen für Maßnahmen im Störfall für eine Lichtzeichenanlage. In den Bauentwürfen wurden blau dargestellt

entsprechende Korrekturen vorgenommen.

B e s c h e i d

I. Gemäß § 12 Abs. 1 i.V.m. § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 wird entschieden, daß die Eisenbahnkreuzungen in km 51,174 und km 51,567 der ÖBB-Strecke Zeltweg - Lavamünd durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage gemäß § 9 EKVO 1961 zu sichern sind.

Die Kosten für die Errichtung der Lichtzeichenanlagen sind von der Stadtgemeinde Wolfsberg, jene für die Erhaltung hingegen von den Österreichischen Bundesbahnen zu tragen.

II. Gemäß § 12 Abs. 1 i.V.m. § 35 und § 36 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 wird den Österreichischen Bundesbahnen unter Zugrundelegung der überreichten und anlässlich der heutigen Verhandlung modifizierten Entwurfsunterlagen, ferner unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte für die Errichtung von

zuggeschalteten Lichtzeichenanlagen an den im Punkt I. beschriebenen Eisenbahnkreuzungen unter der weiteren Auflage der Erfüllung nachstehender Vorschriften die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt:

1. Die bei der EK im Bahn-km 51,174 auf der Nordseite der St. Michaeler Gemeindefstraße vorgesehenen Straßensignale sind so zu situieren, daß die Signalgeber mit der Flucht des nördlichen Gehsteigrandes übereinstimmen.
2. Das Bauvorhaben ist binnen drei Jahren ab Bescheiddatum auszuführen, widrigenfalls die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erlischt.
3. Um die Erteilung der Betriebsbewilligung sowie um die Genehmigung im Einzelfall gemäß § 36 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 haben die ÖBB beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gesondert anzusuchen.

2. in km 51,567 der ÖBB-Strecke Zeltweg - Lavamünd mit einer Gemeindefraße in Wolfsberg durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage (4 Signalgeber) unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen die eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall erteilt.

II. Gemäß § 37 EisbG wird den Österr. Bundesbahnen für die unter Punkt I. angeführten Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen die Betriebsbewilligung erteilt.

Diese Betriebsbewilligung wird wirksam, sobald

1. im Zuge eines Ortsaugenscheins durch die Oberste Eisenbahnbehörde festgestellt wird, daß gegen eine Betriebsaufnahme keine Bedenken bestehen sowie
2. eine schriftliche Erklärung der fachlich zuständigen gemäß § 15 EisbG verzeichneten Personen (Vorstand der Streckenleitung Klagenfurt und Signalstreckenleitung Villach der ÖBB) sowie der ausführenden Firmen über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße Ausführung des Bauvorhabens anlässlich des angeführten Ortsaugenscheins übergeben wurde.

B e g r ü n d u n g

Mit Bescheid des Landeshauptmanns von Kärnten vom 7. Juni 1993, Zl.: 8V-E-116/2/93 wurde den Österr. Bundesbahnen unter anderem für die gegenständlichen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Nunmehr haben die Österr. Bundesbahnen mit Schreiben vom 28.10.1993, Zl.: 89-331-3-1993, Entwurfsunterlagen vorgelegt und um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung im Einzelfall und der Betriebsbewilligung ersucht.

Die Entwurfsunterlagen wurden vom eisenbahnfachlichen Standpunkt geprüft und als zur Ausführung geeignet befunden.

Ebenso wurde festgestellt, daß gegen die Erteilung der Betriebsbewilligung keine Bedenken bestehen, die Wirksamkeit der Betriebsbewilligung für die gegenständlichen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen war jedoch an die unter Punkt II. angeführten Voraussetzungen zu knüpfen und tritt **n u r** bei Vorliegen **b e i d e r** Voraussetzungen ein.

Nach Maßgabe der zitierten Bestimmungen war sohin spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

H i n w e i s

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von 6 Wochen ab der Zustellung eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt - abgesehen von den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmefällen - unterschrieben sein.

Dieser Bescheid ergeht an:

Seite 1

TECHNISCHE **Bestimmungs- und Genehmigungs-Form für C H T**
Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

über die Änderung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung.
Angaben über Bahnseiten gelten im Sinne der Kilometrierung.

BBDion: Villach
Strltg: Klagenfurt

Bundesland: Kärnten
Pol. Bezirk: Wolfsberg
Gemeinde: Wolfsberg
Kat. Gemeinde: Priel

1. Bahnstrecke lt. Konsens: Zeltweg - Lavamünd
2. Bahnstrecke lt. Tafel A1: Zeltweg - Lavamünd
3. Eisenbahnkreuzung in km: 51,567 (bisher: 51,567)
4. Bahnstrecke: nicht elektrifiziert
5. Anzahl der Gleise: 1 bisher: 1
6. Frequenz in 24 Stunden: durchschnittlich 40 Züge
7. Höchst zul. Geschwindigkeit auf der Bahn:
nach Lavamünd 50 km/h (bisher: 50 km/h)
nach Zeltweg 50 km/h (bisher: 50 km/h)
8. Straßengattung: Gemeindestraße
9. Straßename: St. Thomasen Straße
10. Straßenbreite: 5,50 m (bisher: 5,50 m)
11. Kreuzungswinkel: 100 Grad (bisher: 100 Grad)
12. Neigungsverhältnisse der Straße zur Bahn:
l.d.B. steigt 4 % r.d.B. steigt 3 %
13. Fahrbahntrennung: keine
14. Straßenbeleuchtung: keine
15. Frequenz in 24 Stunden (Straße): geschätzt
1200 Kfz., 50 landw. Fz., 100 Radfahrer, 200 Fußgänger
16. Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch:
zugeschaltete Lichtzeichenanlage
(bisher: R1 gem. § 4 bzw. R2 gem. § 6 der EkVO 1961)
17. Fernüberwachungsstelle:
Fdltg Bf Wolfsberg in km 50,420

Amt der Kärntner Landesregierung
Genehmigt mit Bescheid
vom 07. Juni 1993, Zl. BV: E-116/2/93
Für den Landeshauptmann:

18. entfällt

19. entfällt

20. Schaltstation: r.d.B. in km 51,556
Abstand von der nächsten Gleisachse: 7,50 m

21. entfällt

22. entfällt

23. Straßensignale: S1 l.d.B., r.d.Str.
S2 r.d.B., r.d.Str.
S3 l.d.B., l.d.Str.
S4 r.d.B., l.d.Str.

Straßensignale mit Andreaskreuz für eingleisige Eisenbahn-
kreuzung.

24. entfällt

25. entfällt

26. Erforderliche Schaltstreckenlänge:
Für R1 und R2
 $S = (4,06 + 0,2 \times S_0) \times V = (4,06 + 0,2 \times 7,0) \times 50 = 273 \text{ m}$ $S = 273 \text{ m}$

27. Einschaltung der Anlage:
R1 nach Layamünd: zugbewirkt in km 50,871
R2 nach Zeltweg : zugbewirkt in km 51,840

28. Ausschaltung der Anlage:
zugbewirkt durch 2 Fahrzeugsensoren

29. Maßnahmen im Störfall:
gem. § 15 Abs. 1 der EKVO 1961
gem. § 15 Abs. 3 der EKVO 1961 ~~und $V_{\max} = 50 \text{ km/h}$
von km 51,207 bzw. von km 51,917 bis zur EK
Länge der Geschwindigkeitsbeschränkung = 260 m~~

30. Geplante Außerbetriebsetzung während des Umbaus des
technischen Kreuzungsschutzes: entfällt

31. Besonderheiten: Gemeinsame EST mit EK km 51,174 in Richtung 1
wegen zu geringem Abstand EST zu ES "Z"

Villach, am 18. 01.1993
Der Bauwerber u. Grundeigentümer

Bundesbahndirektion Villach
Bau- und Elektrotechnik

Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des BMVIT, eingelangt am 22. Juni 2012

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

Abteilung IV/SCH5:

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 Kärnten.
- c) 3. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.1 ist an den Landeshauptmann Kärnten als zuständige Eisenbahnbehörde gerichtet und von diesem umzusetzen.

Abteilung IV/SCH2:

Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:

- d) Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.

und deren Berücksichtigung

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