



*Verkehrssicherheitsarbeit  
für Österreich*

## **ZUSAMMENPRALL ZUG 7013 MIT PKW**

**am 6. Juli 2012**

**Österreichische Bundesbahnen  
Strecke 15501  
zwischen Bf Scheibbs und Bf Purgstall  
EK km 25,694**

**BMVIT-795.310-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 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>

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

**Untersuchungsbericht**

## Inhalt

Seite

Verzeichnis der Regelwerke .....	3
Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU .....	3
Verzeichnis der Abbildungen .....	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe .....	4
Untersuchungsverfahren .....	4
Vorbemerkungen .....	5
Empfänger .....	6
1. Zusammenfassung .....	7
2. Allgemeine Angaben .....	7
2.1. Zeitpunkt .....	7
2.2. Örtlichkeit .....	7
2.3. Witterung, Sichtverhältnisse .....	8
2.4. Behördenzuständigkeit .....	8
2.5. Örtliche Verhältnisse .....	8
2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt .....	9
2.7. Zulässige Geschwindigkeiten .....	10
2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 15501 .....	10
2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 150 .....	10
2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La .....	12
2.7.4. Geschwindigkeitseinschränkung durch schriftliche Befehle .....	12
2.7.5. Signalisierte Geschwindigkeit .....	12
3. Beschreibung des Vorfalles .....	12
4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen .....	14
4.1. Verletzte Personen .....	14
4.2. Sachschäden an Infrastruktur .....	14
4.3. Sachschäden an Fahrzeugen .....	14
4.4. Schäden an Umwelt .....	14
4.5. Summe der Sachschäden .....	15
4.6. Betriebsbehinderungen .....	15
5. Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen .....	15
6. Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse .....	15
6.1. Auswertung der Registriereinrichtung .....	15
6.2. Aussage Tzfz Z 7013 .....	16
6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA .....	17
6.4. Statistische Auswertung von EK – Unfällen auf der EK km 25,694 .....	17
6.5. Lokalaugenschein durch die SUB .....	18
7. Schlussfolgerungen .....	20
8. Maßnahmen des IM .....	20
9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten .....	20
10. Ursache .....	20
11. Berücksichtigte Stellungnahmen .....	20
12. Sicherheitsempfehlungen .....	21
Bescheid vom 31. August 2007 (Auszug) .....	22
Bescheid vom 10. März 2008 (Auszug) .....	24
Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen .....	30

## Verzeichnis der Regelwerke

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

## Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

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

## Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich.....	8
Abbildung 2 Lageskizze der EK km 25,694 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich .....	9
Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 10701 - Quelle IM.....	10
Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 – Quelle IM .....	10
Abbildung 5 Tagesaktuelles Zuglaufblatt von Z 7013 - Quelle IM .....	11
Abbildung 6 Ansicht der EK in Fahrtrichtung des PKW „Rutesheimer Straße“.....	12
Abbildung 7 Ansicht der EK „Abbiegevorgang des PKW in Punzenauweg“ .....	13
Abbildung 8 Auswertung Registriereinrichtung Twg 93 81 5047 048-3 – Quelle Traktionsleister .....	15
Abbildung 9 Auswertung Registriereinrichtung Twg 93 81 5047 048-3 – Detail – Quelle Traktionsleister .....	16
Abbildung 10 Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 25,694".....	17
Abbildung 11 Ansicht der EK in Fahrtrichtung des PKW .....	18
Abbildung 12 Ansicht der EK aus dem Punzenauerweg in Richtung Rutesheimer Straße .....	19
Abbildung 13 Ansicht der EK aus dem Punzenauerweg in Richtung Rutesheimer Straße - Detail.....	19

## Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bf	Bahnhof
DV	Dienstvorschrift
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
La	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PKW	Personenkraftwagen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene
Twg	Triebwagen / Triebzug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
VK	Vehicle Keeper (Fahrzeughalter)
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Z	Zug

## Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

- Untersuchung vor Ort am 16. Juli 2012

Bewertung der eingelangten Unterlagen:

- Unterlagen des IM eingelangt am 17. Juli 2012

Stellungnahmeverfahren vom 13. September 2012 bis 18. Oktober 2012.

## Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde gemäß den Bestimmungen des Art 19 Z 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 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.

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

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

**Ohne schriftliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes darf dieser Bericht nicht auszugsweise wiedergegeben werden.**

## Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

<b>Unternehmen / Stelle</b>	<b>Funktion</b>
Lenker des PKW	Beteiligter
Tfzf Z 7013	Beteiligter
ÖBB-Infrastruktur AG	IM
ÖBB-Personenverkehr AG	RU und VK
ÖBB-Produktion GmbH	Traktionsleister
ÖBB-Konzernbetriebsrat	Personalvertreter
Herr Bezirkshauptmann von Scheibbs	Verwaltungsbehörde
Herr Landeshauptmann von Niederösterreich	Eisenbahnbehörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Oberste Eisenbahnbehörde
BMWfJ-Clusterbibliothek	Europäisches Dokumentationszentrum
Polizeiinspektion Scheibbs zu GZ. C1/4002/2012	Exekutive
Staatanwaltschaft Sankt Pölten	Justiz

## 1. Zusammenfassung

Mittwoch, 6. Juli 2012, um 11:20 Uhr, ereignete sich zwischen Bf Scheibbs und Bf Purgstall, auf der EK im km 25,694 (gesichert mit einer Lichtzeichenanlage) ein Zusammenprall zwischen Z 7013 und einem PKW.

Der Lenker des PKW wurde schwer verletzt.

Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

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

### **Summary**

*Wednesday, 6<sup>th</sup> Juli, 2012, at 11:20 o'clock, a collision between the train 7013 and a PKW occured between station Scheibbs and station Purgstall at the level crossing in km 25,694 (secured with level-crossing road signal).*

*The driver of the car was heavy injured.*

*The passengers and the train crew stayed 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, 6. Juli 2012, um 11:20 Uhr

### 2.2. Örtlichkeit

IM ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

- Strecke 15501 von Bf Pöchlarn nach Bf Kienberg-Gaming
- zwischen Bf Scheibbs und Bf Purgstall
- Gleis 1
- EK km 25,694

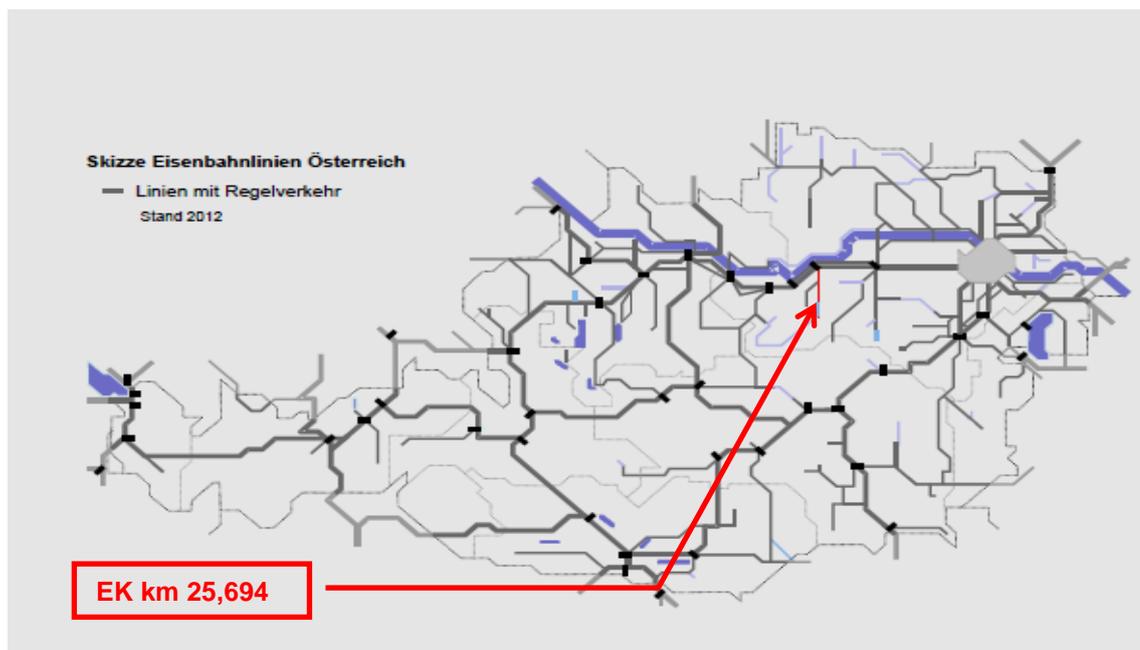


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich

### 2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, sonnig, + 30 °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 von der Untersuchung durch Übermittlung des Untersuchungsberichtes in Kenntnis gesetzt.

### 2.5. Örtliche Verhältnisse

Die EK im km 25,694 liegt auf der eingleisigen, nicht elektrisch betriebenen ÖBB-Strecke 15501 Bf Pöchlarn – Bf Kienberg-Gaming und wird durch eine Lichtzeichenanlage gesichert.

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



**Abbildung 2** Lageskizze der EK km 25,694 Auszug aus Niederösterreich-Atlas - Quelle Land Niederösterreich

## 2.6. Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

**R 7013** (Regionalzug)

Zuglauf: von Bf Kienberg-Gaming – Bf Pöchlarn (St. Pölten Hbf)

Zusammensetzung:

- 50 t Gesamtgewicht (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)
- 26 m Gesamtzuglänge
- Twg 93 81 5047 048-3
- Buchfahrplan Heft 150 / Fahrplan-Muster 151 des IM  
Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 60 km/h  
Bremsleistung erforderlich 59 %
- Bremsleistung vorhanden 160 % (laut Zugdaten)
- durchgehend und ausreichend gebremst

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

Besetzung:

9 Reisende

1 Tfzf

## 2.7. Zulässige Geschwindigkeiten

### 2.7.1. Auszug aus VzG Strecke 15501

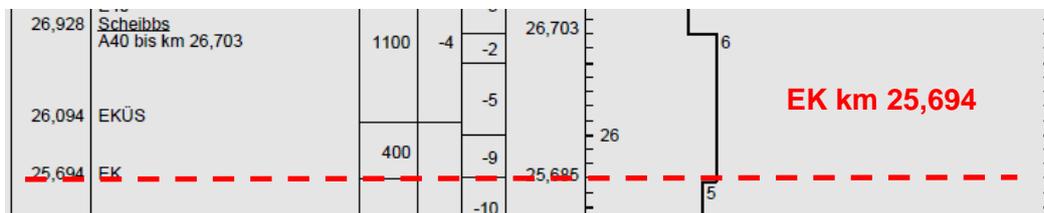


Abbildung 3 Auszug aus VzG Strecke 10701 - Quelle IM

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

### 2.7.2. Auszug aus ÖBB-Buchfahrplan Heft 150

BUCHFAHRPLAN		Scheibbs-Pöchlarn				
Heft 150		BT 263 a				
Gültig vom 11. Dezember 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2012		Vmax = 60 km/h Bhmax = 59 %				
Der Buchfahrplan enthält alle Fahrpläne der Strecken		Zug Nr.	Abfahrt	Verkehr nach Fahrplanmuster Heft Seite	Ankunft	sonstige Besonderheiten
(St.Pölten Hbf -) Pöchlarn - Wieselburg/E. - Kienberg-Gaming		R 7003	5.09	151	9 5.50	P
Wieselburg/E. - Gresten-Gleisgr. 101		R 7005	5.39	151	9 6.21	P
		<del>R 7013</del>	<del>11.19</del>	<del>151</del>	<del>9 12.02</del>	<del>P</del>
		R 7015	12.35	151	9 13.18	P
		R 7017	13.35	151	9 14.18	P
		R 7019	14.00	151	9 15.18	P
		R 7021	15.35	151	9 16.18	P
		R 7023	16.34	151	9 17.17	P
		R 7025	17.35	151	9 18.18	P
		R 7029	18.35	151	9 19.18	P
		R 7031	19.34	151	9 20.17	P
		R 7069	9.35	151	9 10.18	P
		R 7071	11.35	151	9 12.18	P
		R 7075	19.52	151	9 20.35	P
		ATLP 34155	21.00	151	9 21.39	nP
		Wieselburg/E.-Pöchlarn				

Abbildung 4 Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 – Quelle IM

BT 263 a Sbs-Poe			M 151			Vmax = 60 km/h Bhmax = 59% - ZLF A - 60 -		
4	5	6	1	2	3			
			40	26.9	Scheibbs A 40			
			60	26.7				
				25.7	Saffen	EK km 25,694		
			50	24.8				

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

Die zulässige Geschwindigkeit laut Auszug aus Buchfahrplan Heft 150 des IM, Fahrplanmuster 151 betrug 50 km/h (Geschwindigkeitsbruch mit Signal „GESCHWINDIGKEITSTAFEL“ Kennziffer „5“ befindet sich im km 25,686).

ZLF A-60				Fr, 06.07.2012 9/37		
ZUGLAUFBLATT		Fahrplanmuster 151			R 7013	
BB		Scheibbs - Pöchlarn				
		..... m ..... Fahrzeuge von ..... bis .....				
		..... m ..... Fahrzeuge von ..... bis .....				
1	2	3	4	5	6	7
An- kunft	Ein- fahrt	Ab- fahrt	Betriebsstellen	GPS Fahrerlaubnis bis	Zuglaufmeldungen	X ⊕
		11.19	Scheibbs A 40	GPS ein? ▲		
	X	22	Saffen			
	X	26	Sölling			
11.29		30	Purgstall A 40	3503		
	X	33	Schauboden			
	X	37	Mühling-Plaika			
	X	39	Mühling			
43		45	Wieselburg/E.	3502	h/wie ▲	X 7014
	X	48	Petzenkirchen			
	X	11.56	Erlauf A 40	3501		
12.02			Pöchlarn	3500		

Abbildung 5 Tagesaktuelles Zuglaufblatt von Z 7013 - Quelle IM

### 2.7.3. Geschwindigkeitseinschränkung durch La

Im betroffenen Streckenabschnitt 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 6. Juli 2012 sollte Z 7013 von Bf Scheibbs nach Bf Pöchlarn geführt werden.

Der PKW fuhr auf der „Rutesheimer Straße“ parallel zu Z 7013 kommend und bog in den „Punzenauweg“ ein.

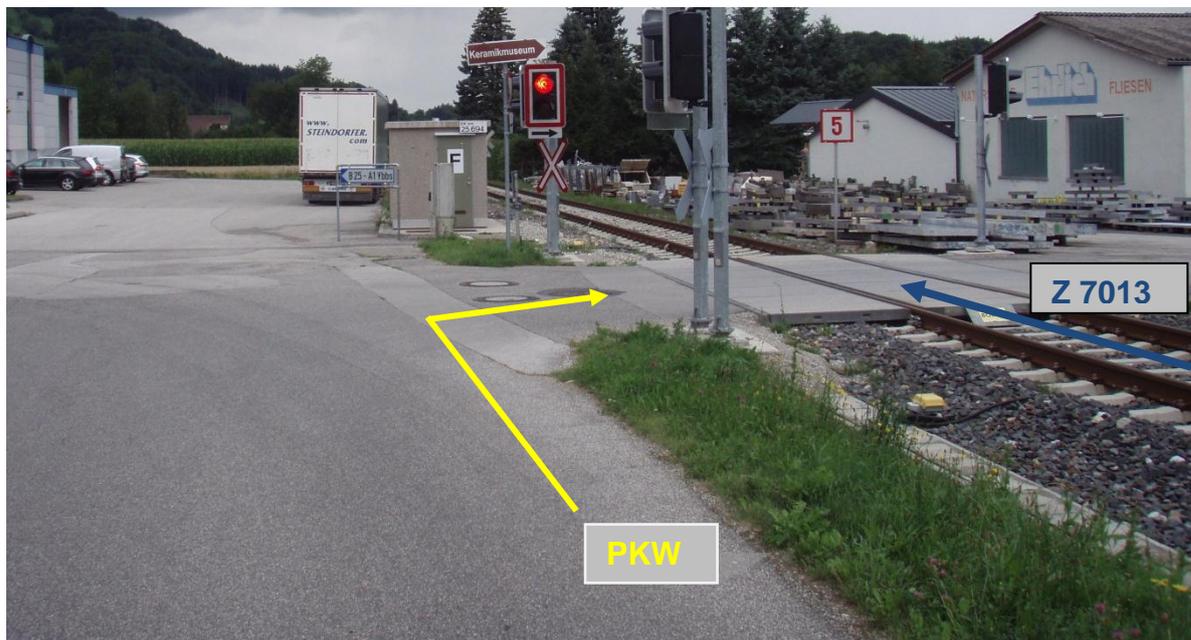


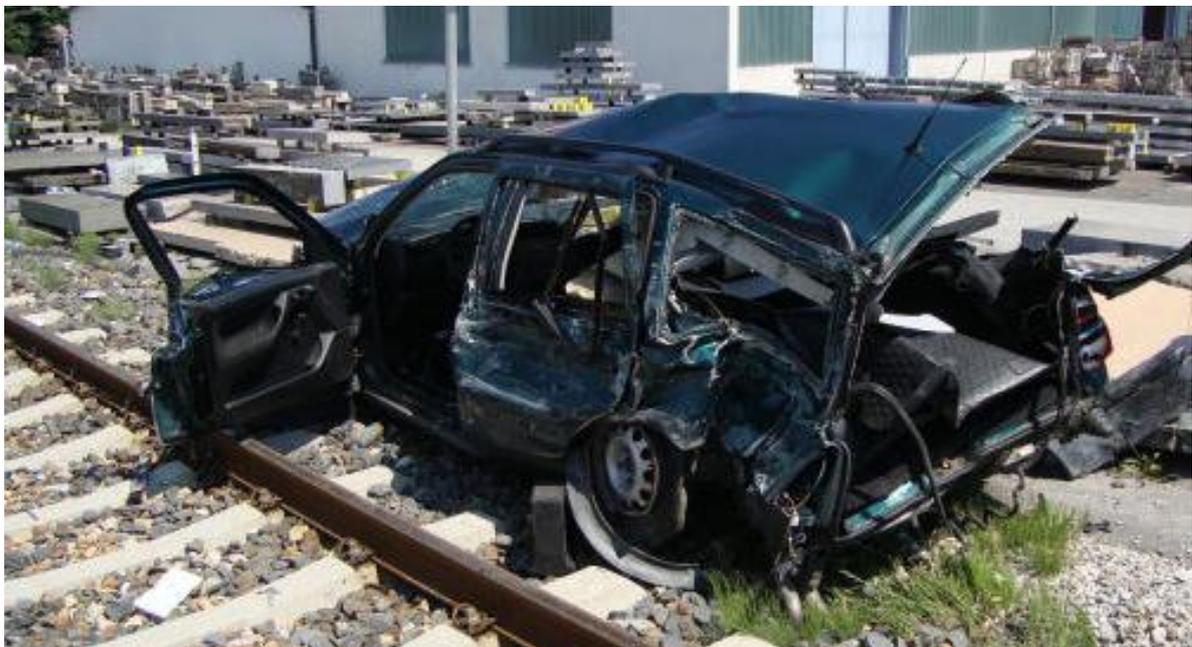
Abbildung 6 Ansicht der EK in Fahrtrichtung des PKW „Rutesheimer Straße“



**Abbildung 7** Ansicht der EK „Abbiegevorgang des PKW in Punzenauweg“

Der Lenker versuchte noch vor Z 7013 die ordnungsgemäß mit Lichtzeichen gesicherten EK im km 25,694 trotz Rotlicht zu überqueren.

Beim Erkennen des PKW wurde von dem aus Scheibbs kommenden Z 7013 Signal „Achtung“ abgegeben und eine Schnellbremsung eingeleitet.



**Abbildung 8** Ansicht des beschädigten PKW – Quelle [www.einsatzdoku.at](http://www.einsatzdoku.at)

Auf der EK kam es zur Kollision, wobei der PKW 11 m weit in Fahrtrichtung von Z 7013 mitgeschleift wurde und in einem angrenzenden Lagerplatz eines Gewerbeunternehmens neben dem Gleis zu liegen kam.

Durch den Zusammenprall wurde der Lenker des PKW schwer verletzt.

Die Reisenden und das Zugpersonal blieben unverletzt.

## 4. Verletzte Personen, Sachschäden und Betriebsbehinderungen

### 4.1. Verletzte Personen

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

Beschädigung der EKSA.

### 4.3. Sachschäden an Fahrzeugen

Der PKW wurde total zerstört

Der führende Twg wurde beschädigt und war nicht mehr einsatzfähig

### 4.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden an der Umwelt.

#### 4.5. Summe der Sachschäden

Die Summe der Sachschäden an Eisenbahnfahrzeugen und -infrastruktur wurde auf € 10 000,- geschätzt.

#### 4.6. Betriebsbehinderungen

Streckenunterbrechung zwischen Bf Scheibbs und Bf Purgstall bis 12:52 Uhr.

Es kam zu Zugverspätungen und Zugausfällen im Personennah- und Güterverkehr.

Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs.

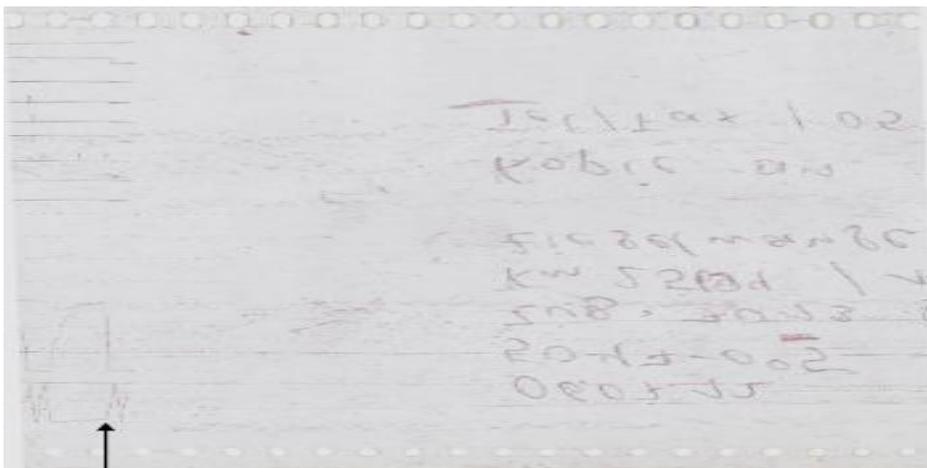
### 5. **Beteiligte, Auftragnehmer und Zeugen**

- Lenker des PKW
- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- RU ÖBB-Personenverkehr AG
- ÖBB-Produktion GmbH (Traktionsleister)
  - Tzfz Z 7013 (ÖBB-Produktion GmbH)

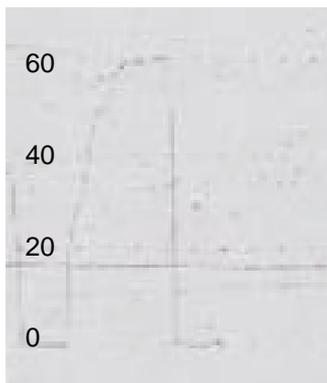
### 6. **Aussagen / Beweismittel / Auswertungsergebnisse**

#### 6.1. Auswertung der Registriereinrichtung

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



**Abbildung 8** Auswertung Registriereinrichtung Twg 93 81 5047 048-3 – Quelle Traktionsleister



**Abbildung 9** Auswertung Registriereinrichtung Twg 93 81 5047 048-3 – Detail – Quelle Traktionsleister

Auswertung des Traktionsleisters (gekürzt und sinngemäß):

*Z 7013 fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h. Der Tzf gab unausgesetzt mit dem Horn das Signal „ACHTUNG“ und leitete eine bei ca. 60 km/h registrierte Schnellbremsung ein*

*Die registrierte Uhrzeit entspricht der MEZ plus eine Stunde (= Sommerzeit)*

Die zulässige Geschwindigkeit wurde von Z 7013 eingehalten. Es wurde mehrmals das akustische Signal „ACHTUNG“ abgegeben.

#### 6.2. Aussage Tzf Z 7013

*(gekürzt und sinngemäß)*

Am 6. Juli 2012 sollte Z 7013 von Bf Scheibbs nach Bf Purgstall geführt werden.

Bei Annäherung an die technisch gesicherte EK km 25,694 mit ca. 60 km/h mit der Gemeindestraße „Punzenauweg“ wurde auf der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden „Rutesheimer Straße“ ein in die gleiche Fahrtrichtung in einer Entfernung von 100 m verkehrender PKW beobachtet. Bei der Kreuzung „Punzenauweg“ mit der „Rutesheimer Straße“ bog der Lenker des PKW trotz Rotlicht nach rechts in den „Punzenauweg“ ein und erhöhte die Fahrgeschwindigkeit bei Überquerung der EK.

Z 7013 gab das akustische Signal „ACHTUNG“ ab und leitete eine Schnellbremsung ein. Die Kollision mit dem PKW konnte nicht verhindert werden.

Dabei wurde der PKW zur rechten Seite geschleudert und blieb auf dem Lagerplatz eines Gewerbeunternehmens liegen.

### 6.3. Auswertung des Stellungsschreibers der EKSA

Die Auswertung des EK-Stellungsschreiber wurde der SUB zur Verfügung gestellt. Die Auswertung ergab, dass die EKSA zum Zeitpunkt des Zusammenpralls tauglich war und durch Rotlicht an der Lichtzeichenanlage dem Straßenverkehr „HALT“ geboten hat.

### 6.4. Statistische Auswertung von EK – Unfällen auf der EK km 25,694

Unfälle im Zeitraum vom 1.Jänner 2007 bis 12.Juli 2012

Datum	Anmerkung	Schienen- fahrzeug	Straßen- fahrzeug	Verletzte Personen			
				keine	tödlich	schwer	leicht
20.07.2007	*)	Z 7023	PKW	<input type="checkbox"/>	-	<b>2</b>	-
06.07.2012		Z 7013	PKW	<input type="checkbox"/>	-	<b>1</b>	-

**Abbildung 10** Tabelle "Statistische Auswertung der EK km 25,694"

\*) Zum damaligen Zeitpunkt erfolgte die Sicherung der EK durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes.

Die Auswertung zeigt, dass seit Inbetriebnahme der LZA gemäß Bescheid vom 12. März 2008 keine weiteren Unfälle erfolgten.

## 6.5. Lokalausweis durch die SUB

Bei dem am 16. Juli 2012 durch die SUB erfolgten Lokalausweis bei der EK km 25,694 wurde festgestellt:

In Fahrtrichtung des PKW (östlicher Ast Punzenauerweg) fehlen Bodenmarkierungen:



**Abbildung 11 Ansicht der EK in Fahrtrichtung des PKW**

Bei Benützung der EK km 25,694 vom östlichen Ast des Punzenauerweg in Richtung Rutesheimer Straße und westlichen Ast des Punzenauerweg befindet sich unmittelbar nach der EK das Vorrangzeichen „VORRANG GEBEN“



Abbildung 12 Ansicht der EK aus dem Punzenauerweg in Richtung Rutesheimer Straße



Abbildung 13 Ansicht der EK aus dem Punzenauerweg in Richtung Rutesheimer Straße - Detail

## 7. Schlussfolgerungen

Z 7013 hat die vorgegeben Regelwerke und Geschwindigkeiten eingehalten.

Die EK war ordnungsgemäß gesichert.

Der Lenker des PKW hat die Bestimmungen der EKVO nicht beachtet. Die nach dem Ausschlussverfahren durchgeführte Untersuchung lässt keinen anderen Schluss zu, da keine Hinweise auf weitere Ursachen ermittelt werden konnten.

## 8. Maßnahmen des IM

Keine

## 9. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten

Für die Benützung der EK aus dem östlichen Ast des Punzenauerweges (rechts der Bahn) ist die vormals bestehende Vorrangregelung an der Kreuzung Rutesheimer Straße/Punzenauweg nicht derart geändert worden, dass räumende Fahrzeuge auf der Eisenbahnkreuzung gegenüber der Rutesheimer Straße und dem westlichen Ast des Punzenauerweges bevorrangt werden (siehe Abbildung 12 im Punkt 6.5). Nach Errichtung der Lichtzeichenanlage war die erforderliche Vorrangregelung bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs zu erwirken

## 10. Ursache

Auf Grund der vorliegenden Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass die Ursache in einer menschlichen Fehlhandlung des Straßenverkehrsteilnehmers begründet ist.

## 11. Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage

## 12. Sicherheitsempfehlungen

Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlungen (nicht unfallkausal)	richtet sich an
12.1 A-2012/095	Veranlassung, dass die erforderlichen Bodenmarkierungen hergestellt werden. Anmerkung: aus Richtung Rutesheimer Straße fehlen diese zur Gänze.	<b>IM</b>
Punkt Laufende Jahres- nummer	Sicherheitsempfehlungen (nicht unfallkausal)	richtet sich an
12.2 A-2012/096	Sicherstellung, dass die Vorrangregelungen entsprechend dem Bescheid vom 31. August 2007 ausgeführt werden. Begründung: Gewährleistung der ordnungsgemäßen Räumung der Eisenbahnkreuzung (Vorrangregelung an der Kreuzung Rutesheimer Straße/Punzenauweg).	<b>Bezirkshauptmann von Scheibbs</b>

Wien, am 29. Oktober 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: Bescheid vom 31. August 2007 (Auszug)  
Bescheid vom 10. März 2008 (Auszug)  
Bescheid vom 12. Oktober 2012 (Auszug)  
Fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

## Bescheid vom 31. August 2007 (Auszug)

### **B) Gegenstand**

Mit Email vom 24. Juli 2007 teilte die Bezirkshauptmannschaft Scheibbs mit, dass sich bei der Eisenbahnkreuzung in km 25,694 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming ein Verkehrsunfall ereignet hat.

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

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

Die Eisenbahnkreuzung in km 25,694 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming wird derzeit in allen Quadranten gemäß § 6 EKVO 1961 durch einfache Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert (Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 19. September 1991, I/7-E-1312/1).

Rechts der Bahn befindet sich die Kreuzung Punzenauweg/Rutesheimer Straße. An dieser Kreuzung ist der östliche Ast des Punzenauweges, der über die Eisenbahnkreuzung führt, gegenüber der Rutesheimer Straße und dem westlichen Ast des Punzenauweges mit dem Verkehrszeichen „Vorrang geben“ benachrangt. Unmittelbar westlich der Eisenbahnkreuzung weist der Punzenauweg im Einmündungsbereich in die Rutesheimerstraße einen Versatz auf. Der gegenständige Kreuzungsbereich befindet sich innerhalb des kundgemachten Ortsgebietes von Scheibbs.

#### Gutachten:

Aufgrund der vorhandenen Fahrzeugfrequenz auf der Gemeindestraße und des Zugverkehrs auf der ÖBB-Strecke wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßenkreuzung rechts der Bahn eine höherwertige Absicherung der EK in km 25,694 für erforderlich angesehen. Im Zusammenhang mit der Kreuzungsgeometrie rechts der Bahn wird eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage als zweckmäßigste Sicherung erachtet.

In Verbindung mit der zugeschalteten Lichtzeichenanlage ist auch eine Änderung der bestehenden Vorrangregelung an der Kreuzung Rutesheimer Straße/Punzenauweg erforderlich, wobei diese so zu ändern ist, dass räumende Fahrzeuge auf der Eisenbahnkreuzung gegenüber der Rutesheimer Straße und dem westlichen Ast des Punzenauweges bevorrangt werden. Nach Errichtung der Lichtzeichenanlage ist die erforderliche Vorrangregelung bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs zu erwirken.

Es wird wie folgt entschieden:

#### S p r u c h

1.)

Die Eisenbahnkreuzung in km 25,694 der ÖBB-Strecke Pöchlarn - Kienberg/Gaming ist gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage entsprechend der Verhandlungsschrift zu sichern.

Rechtsgrundlage:

§ 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 idgF

## Bescheid vom 10. März 2008 (Auszug)

### **B) Gegenstand**

Mit Schreiben vom 29. Februar 2008, AZ 650, teilte die Stadtgemeinde Scheibbs Folgendes mit:

„In Ergänzung zu dem am 26. Februar 2008 mit Stadtdirektor Gerhard Nennung geführten Telefongespräch betreffend das Ergebnis der Verhandlung vom 31. August 2007 für die ÖBB-Strecke Kienberg – Gaming, Eisenbahnkreuzung bei km 25,694, ersuchen wir um neuerliche Überprüfung der vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen.

Eine neuerliche Überprüfung erscheint im Hinblick auf die Möglichkeit zur Schaffung der erforderlichen Sichtweiten in Richtung Ausgangspunkt als gerechtfertigt.

Weiters wäre die vom Sachverständigen vorgeschriebene Änderung der Vorrangregelung, insbesondere im Hinblick auf die von der Bezirkshauptmannschaft geäußerten Bedenken der neuerlichen Änderungen gegenüber dem Bescheid aus dem Jahr 2007, einer neuerlichen Diskussion zuzuführen.

Wir ersuchen um ehest mögliche Durchführung.“

Es soll nun geprüft werden, ob sich die Sachlage gegenüber jener, die dem Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 31. August 2007, RU6-E-1312/002-2007, zugrunde liegt, geändert hat.

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

Bei den örtlichen Gegebenheiten und den Anlageverhältnissen sind gegenüber den in der Verhandlungsschrift vom 31. August 2007 festgehaltenen keine Veränderungen eingetreten, sodass die in der Verhandlungsschrift vom 31. August 2007 getroffenen Maßnahmen nach wie vor zutreffen. Aufgrund der Trassierung der Bahn und der vorhandenen Anlageverhältnisse ist links der Bahn gegen A der erforderliche Sichtraum nicht herstellbar, sodass weiterhin auch bei einer nichttechnischen Sicherung die Abgabe akustischer Signale erforderlich ist und somit wieder eine technische Sicherung in Form einer Lichtzeichenanlage erforderlich wird.

## D) Erklärungen

- des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates:

Im Zuge des heutigen Lokalausweises wurde bekannt, dass die Vorrangregelung an der Kreuzung Rutesheimer Straße/Punzenauerweg durch die Bezirkshauptmannschaft Scheibbs im Jahr 2006 mittels Bescheid verordnet wurde. Durch diese Maßnahme ist ein ordnungsgemäßes Räumen der Eisenbahnkreuzung nicht gewährleistet. Weiters handelt es sich aus Sicht der Arbeitsaufsichtsbehörde um ein Anrainerbauwerk iSd § 42 EisbG. Nach Rücksprache durch den Vertreter der ÖBB bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs wurde mitgeteilt, dass der Bahnbetreiber (die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG) zur Verhandlung nicht als Partei eingeladen wurde. Weiters konnte am heutigen Tag auch kein Übereinkommen zwischen den ÖBB und dem Straßenbetreiber iSd § 42 EisbG zur Einsicht vorgelegt werden. Aufgrund des oben angeführten Sachverhaltes erscheint es aus Sicht der Arbeitsaufsichtsbehörde erforderlich, die bestehende Vorrangregelung im Hinblick auf die ordnungsgemäße Räumarbeit der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung bereits vor der Errichtung der Lichtzeichenanlage umgehend neuerlich zu betrachten. Dabei ist auch der Bahnbetreiber iSd § 42 EisbG mitzubefassen.

## Beilage Bescheid vom 12. Oktober 2012 (Auszug)

RU6-E-1312/002-2007

Betrifft:

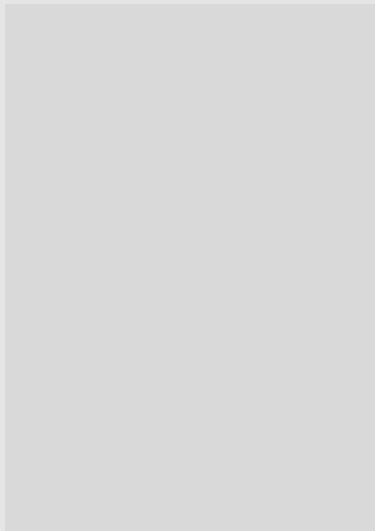
ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming, Eisenbahnkreuzung in km 25,694 mit einer Gemeindestraße

### Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 12. Oktober 2012 in Scheibbs

Beginn der Verhandlung: 13.15 Uhr

#### A) Anwesend



als Verhandlungsleiter

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik  
und –betrieb

als Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit,  
Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-  
Arbeitsinspektorat

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

#### B) Gegenstand

Aufgrund des Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 31. August 2007, RU6-E-1312/002-2007, ist die Eisenbahnkreuzung in km 25,694 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming mit einer Gemeindestraße gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage zu sichern.

Am 6. Juli 2012 ereignete sich auf der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung ein Zusammenprall zwischen einem Zug und einem PKW.

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

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

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung wird derzeit gemäß Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 31. August 2007, RU6-E-1312/002-2007, gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage gesichert.

Der Beurteilung wurde auch der vorläufige Untersuchungsbericht der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene, vom 10. September 2012, BMVIT-795.310-IV/BAV/UUB/SCH/2012, zugrunde gelegt. Dessen Auswertung zeigt, dass sich am 6. Juli 2012, um 11.20 h, ein Verkehrsunfall zwischen einem links der Bahn kommenden PKW-Lenker und einem Regionalzug für die Richtung nach Pöchlarn ereignete. Es handelte sich dabei um einen Verkehrsunfall mit Personenschaden mit einer schwerverletzten Person. Der PKW näherte sich der Eisenbahnkreuzung auf der Rutesheimerstraße (südlicher Ast) und bog nach rechts ab, zum Zeitpunkt der Kollision zeigten die Signalgeber der Lichtzeichenanlage Rotlicht.

Beim durchgeführten Ortsaugenschein wurde festgestellt, dass links der Bahn Warnmarkierungen im Sinne der letztgültigen Erkenntnisse der EPIGUS-Untersuchung markiert sind. Die Rutesheimerstraße verläuft unmittelbar parallel neben der Bahnstrecke. Aufgrund der örtlichen Lage ist somit die Anbringung einer Bodenmarkierung rechts der Bahn nicht möglich.

Für die Richtung nach Norden ist für den rechtsabbiegenden Fahrzeugverkehr an der Eisenbahnkreuzung auf der Rutesheimerstraße ein Signalgeber situiert. Bei allen übrigen einmündenden Straßenzügen sind in Annäherungsrichtung zur Eisenbahnkreuzung gesehen jeweils zwei Signalgeber erkennbar.

Unter Berücksichtigung des vorliegenden Unfallgeschehens, insbesondere einer eventuellen Sonneneinstrahlung um 11.20 h im Juli, ist eine ausreichende Erkennbarkeit der Lichtzei-

chen für die Fahrzeuglenker auf der Rutesheimerstraße in Richtung nach Norden mit einem Signalgeber nicht gegeben. Zur Beseitigung dieser Problematik ist auch am Standort des Signalgebers S1 ein Rücklicht zu situieren. Dieses ist auf die Rutesheimerstraße auszurichten, sodass es für abbiegende Fahrzeuglenker von der Rutesheimerstraße auch rechtzeitig wahrgenommen werden kann.

Aufgrund der örtlichen Lage sind rechts der Bahn anstelle einer Haltelinie auf Höhe der Standorte der Steher für die Signalgeber Fahrbahnlichter einzubauen. Diese sind sowohl auf den südlichen Ast der Rutesheimerstraße als auch in den westlichen Ast des Punzenauerweges auszurichten.

Bei der Beurteilung ist ferner davon auszugehen, dass rechts der Bahn auf der Rutesheimerstraße auf dem nördlichen Ast eine Fluchtspur errichtet wurde. Insofern erfolgte gegenüber der Verhandlungsschrift vom 31. August 2007 eine Abänderung der örtlichen Gegebenheiten, sodass die in der Verhandlungsschrift vom 31. August 2007 für erforderlich erachtete Abänderung der bestehenden Vorrangregelung im Kreuzungsbereich der Gemeindestraßen Punzenauerweg/Rutesheimerstraße aus Gründen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs und der örtlichen Verhältnisse für nicht mehr erforderlich erachtet wird. Dies wurde auch im Rahmen der von der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs durchgeführten Ortsverhandlung (siehe dazu die Verhandlungsschrift der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs vom 13. Dezember 2010, SBS1-V-0647/004) bereits festgestellt. Überdies gibt es keinen Zusammenhang zwischen dem gegenständlichen Unfallgeschehen und der bestehenden Vorrangregelung.

Infolge des Inkrafttretens der EiskrV ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EiskrV durch Lichtzeichen zu sichern. Dies begründet sich vor allem damit, dass die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 140 km/h beträgt, die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden beträgt und aufgrund der oben angeführten Maßnahmen die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße weiterhin gewährleistet werden.

Die Anwendung der in § 95 EiskrV vorgesehenen Maßnahmen im Störfall wird für ausreichend erachtet.

## D) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

### Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

### Spruch

Da das Land Niederösterreich zur Zahlung der Kommissionsgebühren in der Höhe von € 55,20 verpflichtet ist, entfällt deren Vorschreibung.

Rechtsgrundlagen:

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

### Rechtsmittelbelehrung

Es besteht das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen. Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden,
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat),
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt € 14,30.

Für den Landeshauptmann

## Beilage fristgerecht eingelangte Stellungnahmen

Litera Stellungnahme des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung (Auszug),  
eingelangt am 14. September 2012

Betrifft  
ÖBB-Strecke Pöchlarn - Kienberg/Gaming, Eisenbahnkreuzung in km 25,694 mit einer  
Gemeindestraße

### Einladungsverständigung

Aufgrund des Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 31. August 2007, RU6-E-1312/002-2007, ist die Eisenbahnkreuzung in km 25,694 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg/Gaming mit einer Gemeindestraße gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage zu sichern.

Am 6. Juli 2012 ereignete sich auf der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung ein Zusammenprall zwischen einem Zug und einem PKW.

- a) Bei der anberaumten mündlichen Verhandlung soll nun geprüft werden, ob die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung noch den Verkehrserfordernissen und den örtlichen Verhältnissen entspricht.

Tag der Verhandlung: 12. Oktober 2012

Beginn: 11.00 Uhr

Treffpunkt: Gemeindeamt der Stadtgemeinde Scheibbs

## und deren Berücksichtigung

Litera	Anmerkung
a)	-

Litera Stellungnahme des BMVIT, eingelangt am 3. Oktober 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:**

- b) 1. Der vorläufige Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- c) 2. Die behördliche Zuständigkeit dieser Bahnstrecke, ausschließlich der genehmigungspflichtigen Dienstvorschriften, obliegt dem Landeshauptmann Niederösterreich.
- d) 3. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.1 ist an den Eisenbahninfrastrukturbetreiber gerichtet und von diesem umzusetzen.
- e) 4. Die Sicherheitsempfehlung gemäß Punkt 12.2 ist an den Bezirkshauptmann von Scheibbs als zuständige Behörde gerichtet und von diesem umzusetzen.

**Abteilung IV/SCH2:**

**Fachbereich Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen:**

- f) Mit nachstehendem Spruch hat der Landeshauptmann von Niederösterreich als zuständige Eisenbahnbehörde entschieden, dass die gegenständliche Eisenbahnkreuzung durch eine Lichtzeichenanlage entsprechend der Verhandlungsschrift zu sichern ist.

Die Eisenbahnkreuzung in km 25,694 der ÖBB-Strecke Pöchlarn - Kienberg/Gaming ist gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage entsprechend der Verhandlungsschrift zu sichern.

Im bezüglichen Gutachten wird hiezu ausgeführt:

In Verbindung mit der zugeschalteten Lichtzeichenanlage ist auch eine Änderung der bestehenden Vorrangregelung an der Kreuzung Rutesheimer Straße/Punzenauweg erforderlich, wobei diese so zu ändern ist, dass räumende Fahrzeuge auf der Eisenbahnkreuzung gegenüber der Rutesheimer Straße und dem westlichen Ast des Punzenauweges bevorrangt werden. Nach Errichtung der Lichtzeichenanlage ist die erforderliche Vorrangregelung bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs zu erwirken.

Litera	Anmerkung
b)	-
c)	-
d)	-
e)	-
f)	-

Litera Stellungnahme des BMVIT (Fortsetzung), eingelangt am 3. Oktober 2012

- g) Für die im Gutachten angesprochene Änderung der Vorrangregelung (für das ggstdl. außergewöhnliche Ereignis nicht kausal) ist im gegenständlichen Fall die Bezirkshauptmannschaft Scheibbs zuständig.
- h) Maßnahmen, wie die im Gutachten angesprochene Änderung der Vorrangregelung im Zusammenhang mit der Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung und für deren Anordnung die Eisenbahnbehörde nicht zuständig ist, wären von der zuständigen Behörde vor der Erlassung des Bescheides über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch die Eisenbahnbehörde anzuordnen. Auf eine dementsprechend erforderliche Vorgangsweise kann auch aus dem Verhandlungsergebnis im März 2008 (Erklärung des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates) geschlossen werden.

Stellungnahme des IM, eingelangt am 18. Oktober 2012

- Stellungnahmen zum **vorläufigen Untersuchungsbericht** der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle Schiene.
- i) **zu Sicherheitsempfehlung Pkt. 12.1**  
Veranlassung, dass die erforderlichen Bodenmarkierungen hergestellt werden.  
Anmerkung: aus Richtung Rutesheimer Straße fehlen diese zur Gänze.  
**ÖBB-Infrastruktur AG Stellungnahme:**  
Bodenmarkierungen rechts der Bahn (aus Richtung Rutesheimerstraße) sind bei der EK km 25,694 Str. Pöchlarn – Kienberg-G. aufgrund der örtlichen Lage nicht herstellbar. Dies wurde auch in der Verhandlungsschrift des Amts der NÖ Landesregierung, Abt. Verkehrsrecht vom 12.10.2012 in Scheibbs festgehalten. Es wurden in dieser Verhandlungsschrift dem Straßenerhalter andere Maßnahmen (siehe Beilage) vorgeschrieben.
- Mit freundlichen Grüßen

Litera	Anmerkung
g)	-
h)	-
i)	

Litera Stellungnahme des IM (Fortsetzung – Auszug aus Bescheid des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung vom 12. Oktober 2012), eingelangt am 18. Oktober 2012

- j) Beim durchgeführten Ortsaugenschein wurde festgestellt, dass links der Bahn Warmmarkierungen im Sinne der letztgültigen Erkenntnisse der EPIGUS-Untersuchung markiert sind. Die Rutesheimerstraße verläuft unmittelbar parallel neben der Bahnstrecke. Aufgrund der örtlichen Lage ist somit die Anbringung einer Bodenmarkierung rechts der Bahn nicht möglich.
- k) Unter Berücksichtigung des vorliegenden Unfallgeschehens, insbesondere einer eventuellen Sonneneinstrahlung um 11.20 h im Juli, ist eine ausreichende Erkennbarkeit der Lichtzeichen für die Fahrzeuglenker auf der Rutesheimerstraße in Richtung nach Norden mit einem Signalgeber nicht gegeben. Zur Beseitigung dieser Problematik ist auch am Standort des Signalgebers S1 ein Rücklicht zu situieren. Dieses ist auf die Rutesheimerstraße auszurichten, sodass es für abbiegende Fahrzeuglenker von der Rutesheimerstraße auch rechtzeitig wahrgenommen werden kann.
- l) Aufgrund der örtlichen Lage sind rechts der Bahn anstelle einer Haltelinie auf Höhe der Standorte der Steher für die Signalgeber Fahrbahnlichter einzubauen. Diese sind sowohl auf den südlichen Ast der Rutesheimerstraße als auch in den westlichen Ast des Punzenauerweges auszurichten.
- m) Bei der Beurteilung ist ferner davon auszugehen, dass rechts der Bahn auf der Rutesheimerstraße auf dem nördlichen Ast eine Fluchtspur errichtet wurde. Insofern erfolgte gegenüber der Verhandlungsschrift vom 31. August 2007 eine Abänderung der örtlichen Gegebenheiten, sodass die in der Verhandlungsschrift vom 31. August 2007 für erforderlich erachtete Abänderung der bestehenden Vorrangregelung im Kreuzungsbereich der Gemeindestraßen Punzenauerweg/Rutesheimerstraße aus Gründen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs und der örtlichen Verhältnisse für nicht mehr erforderlich erachtet wird. Dies wurde auch im Rahmen der von der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs durchgeführten Ortsverhandlung (siehe dazu die Verhandlungsschrift der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs vom 13. Dezember 2010, SBS1-V-0647/004) bereits festgestellt. Überdies gibt es keinen Zusammenhang zwischen dem gegenständlichen Unfallgeschehen und der bestehenden Vorrangregelung.

Litera	Anmerkung
j)	Bezugnehmend auf das Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und –betrieb ist im Bescheid (Verhandlungsschrift vom 12. Oktober 2012) nicht eindeutig ersichtlich, welche Änderungen zum ursprünglichen Bescheid (Verhandlungsschrift vom 31. August 2007) per Spruch verfügt wurden.
k)	
l)	
m)	