



*Verkehrssicherheitsarbeit  
für Österreich*

## **ZUSAMMENPRALL Z 44521 MIT PKW AUF EK KM 37,826**

**am 14. Juli 2011**

**Österreichische Bundesbahnen  
EK km 37,826 zwischen Bf Kefermarkt  
und Bf Freistadt**

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

Besuchsadresse: A-1210 Wien, Trauzlgasse 1  
Postadresse: A-1000 Wien, Postfach 206  
Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

**BMVIT-795.253-IV/BAV/UUB/SCH/2011**

**BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR  
Unfalluntersuchungsstelle des Bundes  
Fachbereich Schiene**

**Summarischer Bericht  
mit Sicherheitsempfehlung**

## Inhalt

|   |    |
|---|----|
| Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe .....      | 2  |
| Verzeichnis der Regelwerke .....                    | 3  |
| Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU .....          | 3  |
| Vorbemerkungen .....                                | 3  |
| Untersuchungsverfahren .....                        | 3  |
| Bericht ergeht an: .....                            | 3  |
| 1. Zusammenfassung .....                            | 4  |
| 2. Allgemeine Angaben .....                         | 4  |
| 2.1. Örtlichkeit .....                              | 4  |
| 2.2. Zeitpunkt .....                                | 4  |
| 2.3. Witterung, Sichtverhältnisse .....             | 4  |
| 2.4. Beteiligte Fahrten .....                       | 5  |
| 2.5. Zulässige Geschwindigkeit .....                | 5  |
| 2.6. Örtliche Besonderheiten .....                  | 6  |
| 2.7. Behördenzuständigkeit .....                    | 9  |
| 3. Sachverhaltsdarstellung .....                    | 9  |
| 3.1. Hergang .....                                  | 9  |
| 3.2. Lageskizze .....                               | 9  |
| 3.3. Auswertung Registriereinrichtung Z 44521 ..... | 9  |
| 3.4. Auswertung EK-Stellungsschreiber .....         | 10 |
| 3.5. Aussagen (auszugsweise und sinngemäß) .....    | 10 |
| 4. Ursache .....                                    | 10 |
| 5. Verletzte Personen und Sachschäden .....         | 11 |
| 5.1. Verletzte Personen .....                       | 11 |
| 5.2. Schäden an Fahrzeugen .....                    | 11 |
| 5.3. Schäden an Infrastruktur .....                 | 11 |
| 5.4. Schäden an Umwelt .....                        | 11 |
| 5.5. Betriebsbehinderungen .....                    | 11 |
| 6. Sonstige Feststellungen .....                    | 11 |
| 7. Sicherheitsempfehlungen .....                    | 13 |

## Abbildungsverzeichnis

|              |  |    |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1  | Skizze Eisenbahnlinien Österreich (Quelle ÖBB-Infrastruktur AG) .....        | 4  |
| Abbildung 2  | Auszug Buchfahrplan Z 7221 (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG) .....              | 6  |
| Abbildung 3  | Auszug VzG (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG) .....                              | 6  |
| Abbildung 4  | Situation vor Ort (Quelle: ÖBB Infrastruktur GmbH) .....                     | 7  |
| Abbildung 5  | Annäherung an EK aus Sicht PKW (Quelle: UUB) .....                           | 7  |
| Abbildung 6  | Fahrtrichtung des PKW (Quelle: UUB) .....                                    | 8  |
| Abbildung 7  | Hauptverkehrsströme / Straße (Quelle: Beobachtung UUB) .....                 | 8  |
| Abbildung 8  | Auswertung Registriereinrichtung Z 44521 (Quelle: ÖBB-Produktion GmbH) ..... | 9  |
| Abbildung 9  | Auswertung EK-Stellungsschreiber (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG) .....        | 10 |
| Abbildung 10 | Tabelle „Verletzte Personen“ .....   | 11 |
| Abbildung 11 | Zeitungsartikel (Quelle: Zeitung „Freistadt Tips“) .....                     | 12 |

## Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

|     |   |
|-----|---|
| Bf  | Bahnhof   |
| EK  | Eisenbahnkreuzung   |
| IM  | Infrastruktur Manager (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) |
| ÖBB | Österreichische Bundesbahnen                              |
| PKW | Personenkraftwagen  |
| RU  | Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)        |
| Tfz | Triebfahrzeug   |
| UUB | Unfalluntersuchungsstelle des Bundes                      |
| VzG | Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten          |
| Z   | Zug   |

## Verzeichnis der Regelwerke

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Richtlinie 2004/49/EG | „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“                                       |
| EisbG                 | Eisenbahngesetz 1957, BGBl. I Nr. 125/2006                                      |
| UUG                   | Unfalluntersuchungsgesetz 2005, BGBl. I Nr. 123/2005                            |
| MeldeVO Eisb          | Meldeverordnung Eisenbahn 2006, BGBl. II Nr. 279/2006                           |
| EKVO                  | Eisenbahnkreuzungsverordnung, BGBl. Nr. 2/1961 in der Fassung BGBl. Nr. 13/1988 |

## Verzeichnis der Regelwerke des IM/RU

|           |                           |
|-----------|---------------------------|
| ÖBB DV V2 | Signalvorschrift des IM   |
| ÖBB DV V3 | Betriebsvorschrift des IM |

## Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Artikels 19, Ziffer 1 der EU-Richtlinie 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des § 2, Absatz 4, UUG durchgeführt. Die Untersuchung durch die UUB erfolgte vor Ort.

Gemäß § 5, UUG haben Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die Untersuchungen zielen nicht darauf ab, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären. Der gegenständliche Vorfall wird mit einem summarischen Bericht abgeschlossen, der die Fakten und gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen beinhaltet.

Gemäß Artikel 25, Ziffer 2 der EU Richtlinie 2004/49 werden Sicherheitsempfehlungen an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden. Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind (siehe Artikel 25, Ziffer 3 der EU-Richtlinie 2004/49).

## Untersuchungsverfahren

Untersuchung vor Ort durch die UUB am 22. Juli 2011.  
Allfällige Rückfragen wurden bis 25. Juli 2011 beantwortet.

## Bericht ergeht an:

| Unternehmen / Stelle                                      | Funktion                           |
|---|------------------------------------|
| ÖBB-Infrastruktur AG                                      | IM                                 |
| ÖBB-Produktion GmbH                                       | RU                                 |
| ÖBB-Rail Cargo Austria AG                                 | RU                                 |
| Landeshauptmann von Oberösterreich                        | Behörde                            |
| Staatsanwaltschaft Linz                                   | Justiz                             |
| Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Behörde                            |
| Polizeiinspektion Sandl                                   | Exekutive                          |
| BMWfJ - Clusterbibliothek                                 | Europäisches Dokumentationszentrum |

## 1. Zusammenfassung

Donnerstag, 14. Juli 2011, um 09:50 Uhr, ereignete sich auf der mit Lichtzeichenanlage gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 37,826 zwischen Bf Freistadt und Bf Kefermarkt ein Zusammenprall zwischen dem in Richtung Linz fahrenden Z 44521 und einem in Fahrtrichtung des Zuges von links kommenden PKW.

Die Lichtzeichenanlage war zum Zeitpunkt des Zusammenpralls tauglich und gebot dem Straßenverkehr „Halt“.

Durch den Zusammenprall wurde der PKW schwer, das Tzf des Z 44521 leicht beschädigt. Die Lenkerin des PKW wurde tödlich verletzt.

Ursache für den Zusammenprall war die Missachtung des Haltgebotes der tauglichen Lichtzeichenanlage durch den PKW.

## 2. Allgemeine Angaben

### 2.1. Örtlichkeit

- IM ÖBB-Infrastruktur AG
- Zwischen Bf Kefermarkt und Bf Freistadt, EK km 37,826

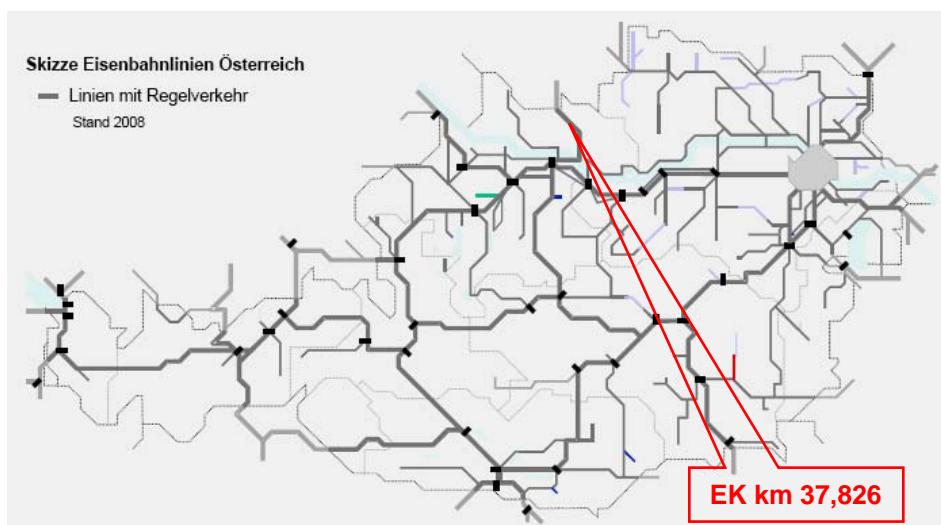


Abbildung 1 Skizze Eisenbahnlinien Österreich (Quelle ÖBB-Infrastruktur AG)

### 2.2. Zeitpunkt

Donnerstag, 14. Juli 2011, ca. 09:50 Uhr

### 2.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Heiter, +20° C, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse

## 2.4. Beteiligte Fahrten

### Z 44521 (RU ÖBB Rail Cargo Austria AG)

#### Zuglauf:

(Ceske Budejovice) – Summerau – Wels Verschiebebahnhof

#### Zusammensetzung:

1110 t Gesamtgewicht

292 m Gesamtlänge

Tfz 93 81 1044 122-8

70 % Brems Hundertstel erforderlich (gemäß Buchfahrplan IM)

80 % Brems Hundertstel vorhanden

Zug ausreichend druckluftgebremst

Zugspitzensignal vollständig und eingeschaltet.

## 2.5. Zulässige Geschwindigkeit

Gemäß Buchfahrplan Heft 220 des IM ist im Bereich der EK eine Fahrplangeschwindigkeit von  $v_{\max}$  90 km/h zulässig.

**ÖBB**  
Infrastruktur

# BUCHFHRPLAN

## Heft 220

Gültig vom 12. Dezember 2010 bis  
einschließlich 10. Dezember 2011

Der Buchfahrplan enthält Fahrpläne  
der Strecken

Linz Hbf - Summerau  
Raum Linz Vbf

| Summerau-Linz Hbf |       |       |      |     |       |    |
|-------------------|-------|-------|------|-----|-------|----|
| BT                | 634 b |       |      |     |       |    |
| Vmax = 90 km/h ⏏  |       |       |      |     |       |    |
| Bhmax = 70 % ⏏    |       |       |      |     |       |    |
| KGAG              | 41501 | 23.30 | 6341 | 141 | 0.31  | nP |
| KGAG              | 42521 | 23.23 | 6341 | 141 | 0.35  | nP |
| DG                | 44521 | 9.47  | 6341 | 141 | 11.07 | nP |
| DG                | 44527 | 22.51 | 6341 | 141 | 23.53 | nP |
| ATGZ              | 47565 | 2.25  | 6341 | 141 | 3.41  | nP |
| GAG               | 47569 | 8.42  | 6341 | 141 | 10.45 | nP |
| GAG               | 48153 | 11.29 | 6341 | 141 | 12.50 | nP |
| ATGZ              | 48157 | 11.29 | 6341 | 141 | 12.50 | nP |
| GAG               | 48161 | 12.51 | 6341 | 141 | 14.16 | nP |
| GAG               | 48165 | 12.51 | 6341 | 141 | 14.16 | nP |
| GAG               | 49471 | 11.29 | 6341 | 141 | 12.50 | nP |
| ATG               | 80207 | 2.41  | 6341 | 141 | 3.41  | nP |
| ATG               | 80219 | 11.29 | 6341 | 141 | 12.50 | nP |

| Muster 6341 <sup>nP</sup> |   |      |  |      |                 |
|---------------------------|---|------|--|------|-----------------|
| BT 634 b Smr-Lz           |   |      |  |      |                 |
| M 6341                    |   |      | Vmax = 90 km/h<br>Bhmax = 70%<br>- ZF A - 60 - |      |                 |
| 4                         | 5 | 6    | 1  | 2    | 3               |
|                           |   | 0.00 | 80   | 55.9 | Summerau C-31   |
|                           |   |      |  | 51.4 | Sbl Fr 1        |
|                           |   | 10   |  | 46.5 | Freistadt       |
|                           |   |      |  | 41.6 | Sbl Kf 1        |
|                           |   |      |  | 39.8 | Lasberg-St.Osw. |
|                           |   |      |  | 39.3 |                 |
|                           |   | 18   | 90   | 36.8 | Kefermarkt C-40 |

EK km 37,826

Abbildung 2 Auszug Buchfahrplan Z 7221 (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG)

Gemäß VzG des IM ist die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der EK mit  $v_{max}$  90 km/h festgelegt.

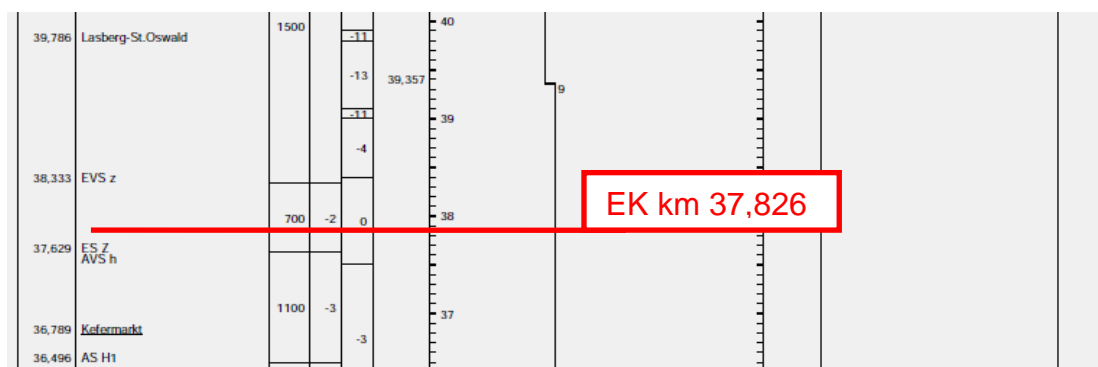


Abbildung 3 Auszug VzG (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG)

## 2.6. Örtliche Besonderheiten

Die EK im km 37,826 befindet sich auf der eingleisigen, elektrifizierten ÖBB-Strecke Linz Hbf – Staatsgrenze nächst Summerau und ist zwischen dem Einfahrvorsignal „z“ und dem Einfahrsignal „Z“ des Bf Kefermarkt situiert. Die Betriebsabwicklung auf dieser Strecke erfolgt gemäß den eisenbahnrechtlich genehmigten DV des IM. Die EK ist in Fahrtrichtung des Z 44521 mit einer gemäß Bescheid des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr – jetzt Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - (Zl. 226.655/1-VI/21/97 vom 2. Dezember 1996) zugeschalteten Lichtzeichenanlage gesichert. Die Einschaltstelle befindet sich ca. 564 m vor der EK.





**Abbildung 4 Situation vor Ort (Quelle: ÖBB Infrastruktur GmbH)**

Straßenseitig sind in Fahrtrichtung des PKW Gefahrenzeichen „Baken“ mit drei, zwei und einem roten schrägen Balken links und rechts der Straße aufgestellt. Am Gefahrenzeichen „Baken“ mit drei roten schrägen Balken sind das Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ und eine Zusatztafel „Richtungspfeil“ angebracht. Lichtzeichen befinden sich links und rechts der Straße vor der EK, sowie ein weiteres Lichtzeichen links der Straße nach der EK. Die Masten der Lichtzeichen sind mit Gefahrenzeichen „Andreaskreuz“ ausgerüstet. Die Fahrbahn ist mit einer Bodenmarkierung (Haltelinie) sowie Fahrbahnlichtern versehen.



**Abbildung 5 Annäherung an die EK aus Richtung PKW (Quelle: UUB)**



Abbildung 6 Fahrtrichtung des PKW (Quelle: UUB)

In Fahrtrichtung des PKW weist die Landesstraße L 1471 (Weinberg) ein Gefälle auf und führt in einem Rechtsbogen zur EK. Unmittelbar vor der EK befindet sich eine Kreuzung mit der Möglichkeit, nach links dem Straßenverlauf der Landesstraße L 1471 (Schlossberg) in Richtung Kefermarkt Zentrum zu folgen bzw. nach rechts in Richtung EK weiterzufahren.

Die Sicht auf sich nähernde Züge

- aus Richtung Kefermarkt ist durch die ansteigende Landesstraße L 1471 (Schlossberg) Richtung Kefermarkt Zentrum
- aus Richtung Freistadt durch Baumbewuchs beeinträchtigt.

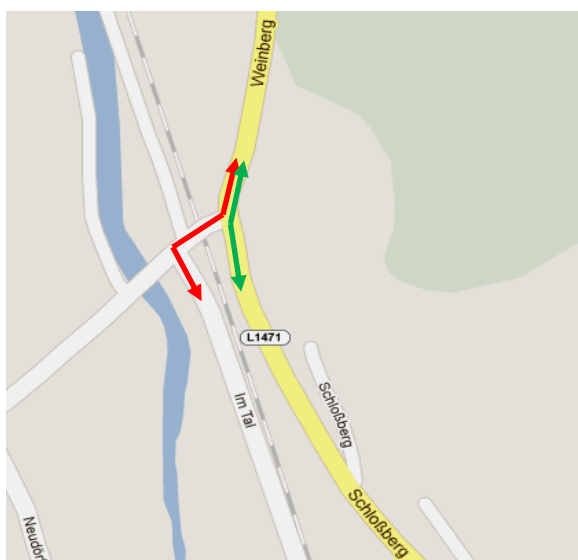


Abbildung 7 Hauptverkehrsströme / Straße (Quelle: Beobachtung UUB)



## 2.7. Behördenzuständigkeit

Die zuständige Eisenbahnbehörde ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Der Landeshauptmann von Oberösterreich wird von der Untersuchung durch Übermittlung des summarischen Berichtes in Kenntnis gesetzt.

## 3. Sachverhaltsdarstellung

### 3.1. Hergang

Bei der Annäherung des aus Richtung Freistadt fahrenden Z 44521 fuhr der PKW von links kommend auf der Landesstraße 1471 (Weinberg) in Richtung EK. Gemäß einer Zeugenaussage (liegt bei der Polizeiinspektion Sandl auf), verringerte der PKW im Kreuzungsbereich kurz die Geschwindigkeit (wahrscheinlich zur Orientierung) und setzte die Fahrt in Richtung EK fort. Trotz haltzeigender Lichtzeichenanlage fuhr der PKW in die EK ein und kollidierte mit Z 44521. Zum Zeitpunkt der Kollision fuhr Z 44521 mit einer Geschwindigkeit von ca. 85 km/h. Z 44521 hatte weder die Möglichkeit, den Zusammenprall durch Einleitung einer Schnellbremsung zu verhindern, noch die Folgen des Zusammenpralls zu minimieren, da das Einfahren des PKW in die EK unmittelbar vor Z 44521 erfolgte. Signal „Achtung“ wurde durch Z 44521 bei Erkennen der Gefahr abgegeben.

### 3.2. Lageskizze

Bleibt frei

### 3.3. Auswertung Registriereinrichtung Z 44521

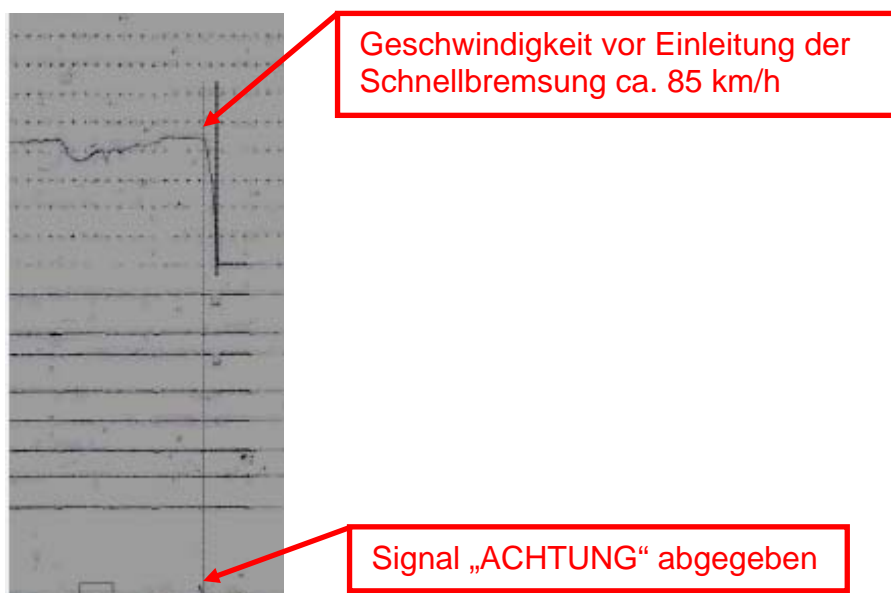


Abbildung 8 Auswertung Registriereinrichtung Z 44521 (Quelle: ÖBB-Produktion GmbH)

Die Registriereinrichtung Z 44521 wurde von der ÖBB-Produktion GmbH ausgewertet und der UUB zur Verfügung gestellt. Die zulässige Geschwindigkeit von 90 km/h wurde nicht überschritten.

### 3.4. Auswertung EK-Stellungsschreiber

|    |               |          |          |            |  |
|----|---------------|----------|----------|------------|--|
| 17 | EinA + 1 #    | 14.07.11 | 08:49:07 | EinA       | EK-Einschaltung  |
| 09 | GGÜ + 1 *     | 14.07.11 | 08:49:07 | GGÜ        | Gelblicht Einschaltung   |
| 10 | GRÜ + 1 *     | 14.07.11 | 08:49:11 | GRÜ        | Rotlicht Einschaltung  |
| 09 | GGÜ + 0       | 14.07.11 | 08:49:12 | Aus...     | EK-Ausschaltung  |
| 20 | AusB + 1 #    | 14.07.11 | 08:49:30 | St1, Fe1   | Störung und Fehlermeldung<br>(beschädigte<br>Lichtzeichenanlage nach<br>Zusammenprall) |
| 22 | AusC + 1 #    | 14.07.11 | 08:49:31 |            |  |
| 18 | AusA + 1 #    | 14.07.11 | 08:49:31 |            |  |
| 10 | GRÜ + 0 0     | 14.07.11 | 08:49:31 |            |  |
| 05 | St1 + 0 x St1 | 14.07.11 | 08:49:34 | Systemzeit | -1 Stunde  |
| 01 | Fe1 + 0 x Fe1 | 14.07.11 | 08:49:34 |            |  |

Abbildung 9 Auswertung EK-Stellungsschreiber (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG)

Der EK-Stellungsschreiber wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG ausgewertet und der UUB zur Verfügung gestellt. Die Auswertung ergab, dass die Lichtzeichenanlage zum Zeitpunkt des Zusammenpralls tauglich war und dem Straßenverkehr „Halt“ geboten hat. Des Weiteren ist in der Auswertung die Beschädigung an Teilen der Lichtzeichenanlage nach der Kollision dokumentiert.

### 3.5. Aussagen (auszugsweise und sinngemäß)

#### Z 44521

Vor dem Erreichen der EK wurde ein von links kommender in Richtung Eisenbahnkreuzung fahrender PKW wahrgenommen, der offensichtlich die Geschwindigkeit nicht verringerte. Vorerst wurde angenommen, dass der PKW den Gleiskörper nicht überqueren wird, sondern in Richtung Ortszentrum Kefermarkt abbiegen wird. Als der PKW unmittelbar vor Z 44521 in die Eisenbahnkreuzung einfuhr, wurde eine Schnellbremsung eingeleitet und das Signal „ACHTUNG“ abgegeben. Der Zusammenprall konnte nicht verhindert werden.

## 4. Ursache

Nichtbeachtung der Bestimmungen der EKVO betreffend dem Verhalten von Straßenbenutzern beim Befahren einer mit Lichtzeichenanlage gesicherten EK vermutlich durch Unachtsamkeit im Zusammenhang mit der Orientierung über den weiteren Fahrtverlauf.

## 5. Verletzte Personen und Sachschäden

### 5.1. Verletzte Personen

| Verletzte Personen   | keine                               | tödlich | schwer | leicht |
|----------------------|-------------------------------------|---------|--------|--------|
| Passagiere           | <input checked="" type="checkbox"/> |         |        |        |
| Eisenbahnbedienstete | <input checked="" type="checkbox"/> |         |        |        |
| Benützer von EK      | <input type="checkbox"/>            | 1       |        |        |
| Unbefugte Personen   | <input checked="" type="checkbox"/> |         |        |        |
| Andere Personen      | <input checked="" type="checkbox"/> |         |        |        |

Abbildung 10 Tabelle „Verletzte Personen“

### 5.2. Schäden an Fahrzeugen

Tfz 93 81 1044 122-8 leicht beschädigt  
PKW schwer beschädigt

### 5.3. Schäden an Infrastruktur

Teile der LZA schwer beschädigt

### 5.4. Schäden an Umwelt

Keine Schäden

### 5.5. Betriebsbehinderungen

Streckensperre und Schienenersatzverkehr für personenbefördernde Züge.

## 6. Sonstige Feststellungen

Die EK war mit einer händisch bedienten Schrankenanlage ausgerüstet und wurde im Jahr 1996 durch eine Lichtzeichenanlage ersetzt.

In der Gemeinde Kefermarkt wird schon seit einiger Zeit darüber diskutiert, die EK wieder durch eine Schrankenanlage zu sichern. Unabhängig davon liegen auch Pläne vor, eine niveaufreie Querung der Bahntrasse zu errichten und die EK aufzulassen.

Unmittelbar nach dem Ereignis ist in einer lokalen Zeitung nachstehender Artikel erschienen:



Eine 35-jährige Slowakin überlebte den Zusammenstoß mit dem Zug nicht. Sie hatte die rote Ampel und das Lichtsignal auf der Fahrbahn übersehen.

## BAHNÜBERGANG

# Gemeinde fordert erneut eine Schranke

**KEFERMARKT.** Nach dem tödlichen Unfall am Bahnübergang gehen die Diskussionen über eine Schranke weiter. Die Eisenbahnbehörde wird den Fall neu prüfen, findet aber die derzeitige Sicherungsart ausreichend.

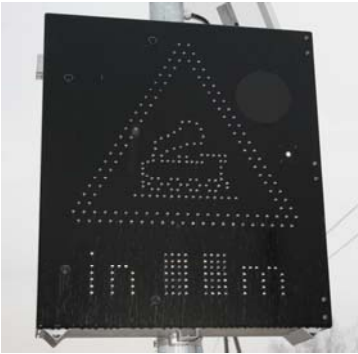
„Wir bemühen uns seit zehn Jahren, eine Schranke für den Bahnübergang auf der Lasberger Landesstraße zu bekommen. Doch die ÖBB weigert sich“, sagt Bürgermeister Herbert Leonhartsberger. Unklar ist, wer die Schranke bezahlen soll. „Die ÖBB schiebt die Verantwortung an das Land, weil es sich um Landesstraßen handelt. Das Land wiederum sieht die Zuständigkeit in der ÖBB. Es wurde sogar gefordert, dass die Gemeinde die Schranke kaufen soll. Aber woher sollen wir das

Geld nehmen?“, sagt Leonhartsberger. Lange Zeit sei seitens der ÖBB nichts passiert, bis vor drei Jahren Fahrbahnlichter installiert wurden, die auch bei Sonnenlicht gut sichtbar sind. „Die Lichtanlage entspricht zu 100 Prozent den Sicherheitsstandards. Mit dem zusätzlichen visuellen Hinweis ist der Bahnübergang ausreichend gesichert“, sagt ÖBB-Presesprecher Mario Brunnmayr. Die Eisenbahnbehörde werde den Übergang neu prüfen und analysieren; die ÖBB sehen aber als Unfallursache die Unachtsamkeit der Verkehrsteilnehmer. Die Lichtsignale hat vermutlich auch die 35-jährige Slowakin übersehen, deren Fahrzeug vom Zug gerammt wurde. Eine nachkommende Autofahrerin warnte noch mit Hupen. Für die Frau kam aber jede Hilfe zu spät. ■

Abbildung 11 Zeitungsartikel (Quelle: Zeitung „Freistadt Tips“)



## 7. Sicherheitsempfehlungen

| laufende Jahresnummer | Sicherheitsempfehlung   | ergeht an         |
|-----------------------|---|-------------------|
| A-037/2011            | <p>Es ist zu prüfen, ob durch Errichtung eines Wechselverkehrszeichens – insbesondere für die Annäherung aus Richtung Weinberg – die Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsteilnehmer erhöht werden kann.<br/>Z.B.:</p>  | LH<br>BMVIT<br>IM |

Wien, am 25. Juli 2011

Bundesanstalt für Verkehr  
Unfalluntersuchungsstelle des Bundes  
Der Untersuchungsleiter:

Peter Urbanek eh.

Beilage: keine