



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

ZUSAMMENPRALL AUF EISENBAHNKREUZUNG

am 1. Dezember 2008

**Aktiengesellschaft der
Wiener Lokalbahnen
EK km 13,265
Wr. Neudorf, Friedrich Schiller-Straße**

BMVIT-795.120-II/BAV/UUB/SCH/2008

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 nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Besuchsadresse: A-1210 Wien, Lohnergasse 9
Postadresse: A-1000 Wien, Postfach 207

BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR
Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
Fachbereich Schiene
Vorfallanzeige mit
Sicherheitsempfehlung

Inhalt

Seite

Verzeichnis der Abkürzungen.....	2
Verzeichnis der Abbildungen.....	2
1. Allgemeine Angaben	3
1.1. Ort.....	3
1.2. Zeitpunkt.....	3
1.3. Witterung, Sichtverhältnisse.....	3
1.4. Beteiligte Fahrten	3
2. Sachverhaltsdarstellung	4
3. Ursache	4
4. Verletzte Personen und Sachschäden	5
5. Untersuchungsverfahren	6
6. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten	6
7. Sicherheitsempfehlungen	6
Beilage Bescheid des BMfWVuK ZI.227.301/4-II/21/96 v. 24. Juli 1996	8
Beilage Niederschrift zur Betriebsbewilligung zur Inbetriebnahme am 9. August 1996	12
Beilage Bilder der EK km 13,265	20

Verzeichnis der Abkürzungen

Bf	Bahnhof
EK	Eisenbahnkreuzung
EKVO	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961
EÜ	Eisenbahnübergang
GI	Gleis
Hst	Haltestelle
IM	Infrastruktur Manager (Eisenbahn Infrastrukturunternehmen)
LZA	Lichtzeichenanlage
PKW	Personenkraftwagen
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
UUB	Unfalluntersuchung des Bundes
TW	Triebwagen
WLB	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
Z	Zug

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1 Lageskizze EK km 13,265	4
Abbildung 2 Tabelle Verletzte Personen	5
Abbildung 3 Ansicht von Kreuzung Triesterstraße (B 17) / Friedrich Schiller-Straße	20
Abbildung 4 Ansicht aus Friedrich Schiller-Straße	20
Abbildung 5 Ansicht aus Anningerstraße	21

1. Allgemeine Angaben

1.1. Ort

- IM Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
- Strecke 1 Wien Oper – Baden Josefsplatz
Gemäß Standardsicherheitsbescheinigung wird die Strecke im Abschnitt Wien Oper – Philadelphiabrücke und Leesdorf – Baden Josefsplatz im straßenbahnmäßigen Betrieb befahren.
- EK km 13,265 in Wiener Neudorf, Friedrich Schiller-Straße
Die Sicherung der EK erfolgt gemäß EKVO, § 9 durch Lichtzeichenanlagen mit zweikammrigen Straßensignalen (gelb/rot) gemäß Niederschrift zur Betriebsbewilligung zur Inbetriebnahme am 9. August 1996 durch das BM für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Zl.227.301/5-II/21/96.

1.2. Zeitpunkt

Montag, 1. Dezember 2008, um 17:55 Uhr

1.3. Witterung, Sichtverhältnisse

Dunkelheit, trocken, keine Einschränkung der Sichtverhältnisse

1.4. Beteiligte Fahrten

R 171 Regionalzug des RU WLB

Zuglauf: von Wien Oper nach Baden Josefsplatz

Zusammensetzung:

- TW 113 führend
- TW 410 vielfachgesteuert nachgereiht

PKW

von rechts der Bahn kommend

2. Sachverhaltsdarstellung

Z 171 näherte sich der EK auf GI 2 unter Abgabe von Achtungssignalen infolge Annäherung eines PKW von links der Bahn (Kreuzung Triesterstraße/Friedrich Schiller-Straße).

Von rechts der Bahn näherte sich der PKW und fuhr ohne vor der „Halt“ gebietenden LZA der EK anzuhalten in die EK. Durch den Zusammenprall wurde der PKW in die Höhe geschleudert und zerstörte die Frontscheibe des TW. Der Tzfz beugte sich zum Selbstschutz zur Seite und leitete eine Schnellbremsung ein. Der PKW wurde ca. 25 m in Fahrtrichtung von Z 171 auf GI 2 geschoben und kam auf GI 1 auf dem Dach zu liegen.

Die Auswertung der Registriereinrichtung der EK zeigte eine ordnungsgemäße Sicherung der EK.

Lageskizze:



Abbildung 1 Lageskizze EK km 13,265

3. Ursache

Nichtanhalt vor der mit LZA gesicherten EK entgegen EKVO, § 19, Absatz 1

4. Verletzte Personen und Sachschäden

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"/>	0	1	0
Unbefugte Personen Unauthorised Persons	<input checked="" type="checkbox"/>			
Andere Personen Other	<input checked="" type="checkbox"/>			

Gemäß Ermittlungsstand vom 12. Jänner 2009

Abbildung 2 Tabelle Verletzte Personen

Sachschäden:

- Beschädigung der Kupplung, der Bugverblechung und Zerstörung der Frontscheibe des TW 113.

Schäden an der Umwelt:

- Austritt von Kraftstoff aus dem PKW.

Erhebliche Betriebsbehinderungen und Zugausfälle.

5. Ähnliche Vorfälle auf dieser EK

Am Donnerstag, 27. November 2008, um 15:34 Uhr kam ein PKW von rechts der Bahn, blieb vor der „Halt“ gebietenden LZA stehen und fuhr anschließend in die EK ein. Dabei erfolgte ein Zusammenprall mit dem nachgereihten TW 124 von Z 149 auf GI 2.

Der Tzf leitete eine Schnellbremsung ein. Die Lenkerin des PKW beging Fahrerflucht. Die am Unfallort verbliebene Stoßstange des PKW mit dem Kennzeichen wurde vom Tzf geborgen.

Ursache: Übersetzen der mit LZA gesicherten EK entgegen EKVO, § 19, Absatz 2

6. Untersuchungsverfahren

Durch die UUB erfolgte am 4. Dezember 2008 von 12:15 bis 13:15 Uhr ein Lokalaugenschein vor Ort.

7. Sonstige, nicht unfallkausale Unregelmäßigkeiten

keine

8. Sicherheitsempfehlungen

Gemäß EU Richtlinie 2004/49, Artikel 25, Absatz 2 werden die Empfehlungen 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.

Punkt	Sicherheitsempfehlung	richtet sich an
8.1	Bahn- und straßenseitige Überprüfung der EK km 13,265 der WLB-Strecke 1. Dies umfasst insbesondere die Evaluierung des Bescheides (aus 1996) in Bezug auf derzeit geltende Bestimmungen wie zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none">• Die Art der Sicherung (z.B. bescheidgemäß ausgeführt, vorhandene Sicherung unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsverhältnisse sowie möglicher geänderter Parameter wie Zug- und Straßenfahrzeugfrequenz, Abhängigkeit der nahe gelegenen durch Lichtzeichen geregelten Kreuzung, udgl.).• Die Situierung der technischen Einrichtungen und Straßenverkehrszeichen bzw. Signale (z.B. Aufstellungspunkte, Sichtbarkeit der Einrichtungen, Anbringung von Bakem gemäß StVO, § 50 Gefahrenzeichen, Abs. 6c, udgl.).	Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
8.2	Informationskampagne (z.B.: TV – Spots) über richtiges Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer auf EK.	Eisenbahnsicherheitsbehörde

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 (EU Richtlinie 2004/49, Artikel 25, Absatz 3).

Wien, am 19. Jänner 2008

Der Untersuchungsleiter:

Ing. Johannes Piringer eh.

Beilagen: Bescheid des BMfWVuK ZI.227.301/4-II/21/96 vom 24. Juli 1996
Niederschrift zur Betriebsbewilligung zur Inbetriebnahme am 9. August 1996
Bilder der EK km 13,265

Beilage Bescheid des BMfWVuK ZI.227.301/4-II/21/96 v. 24. Juli 1996


REPUBLIC ÖSTERREICH
Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr

- 1 -

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 03 26
DVR: 0090204

ZI. 227.301/4-II/21/96
Sachbearbeiter: **Fr. Mag. Medlitsch**
Tel.: (0222) 711 62 DW 2213

AG.d. Wiener Lokalbahnen
Eingang 29. JULI 1996
Zahl: 


Wien, am 24. Juli 1996

Betr.: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen;
Bahnstrecke Wien - Baden;
Sicherung der Eisenbahnkreuzung (EK) in
km 13.265 zwischen Bf. Wiener Neudorf und
Bf. Guntramsdorf Lokalbahn mit einer Gemeinde-
straße ("Friedrich-Schiller-Straße") durch eine
zuggeschaltete Lichtzeichenanlage in Wiener Neudorf

hier: eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall
und Betriebsbewilligung

BESCHEID

I. Gemäß § 36 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl.Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 201/1996, wird der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 13.265 der Bahnstrecke Wien - Baden mit einer Gemeindestraße in Wiener Neudorf durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage (8 Signalgeber) unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen sowie nach Maßgabe der unter Punkt III. angeführten Vorschriften die eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall erteilt.

II. Gemäß § 37 EisbG wird der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen für die unter Punkt I. angeführte Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage nach Maßgabe der unter Punkt III. angeführten Vorschriften die Betriebsbewilligung erteilt.

- 2 -

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 Person (Betriebsleiterstellvertreter der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen) sowie der ausführenden Firma Dr.techn. Josef Zelisko Ges.m.b.H. über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße Ausführung des Bauvorhabens anlässlich des angeführten Ortsaugenscheins übergeben wurde.

III. Der Vollzug nachstehender Vorschreibungen ist dem Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Verwaltungsbereich Verkehr durch die fachlich zuständige gemäß § 15 EisbG verzeichnete Person in einer schriftlichen Erklärung zu berichten:

1. Die Abhängigkeit zur nahegelegenen Verkehrslichtsignalanlage an der Bundesstraße 17 ist bereits mit Gelblicht an der Lichtzeichenanlage zu aktivieren.
2. Die Signalbezeichnung an der Außenanlage ist gemäß der Bezeichnung in den Schaltungsunterlagen vorzunehmen.

IV. Gemäß § 78 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl.Nr. 51, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 471/1995, in Verbindung mit den Bestimmungen der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24, zuletzt geändert durch BGBl.Nr. 151/1992, hat die antragstellende Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

- für die unter Punkt I. erteilte eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall eine Verwaltungsabgabe von öS 275,- gemäß Tarifpost 210.c. sowie

- 3 -

- für die unter Punkt II. erteilte Betriebsbewilligung eine Verwaltungsabgabe von öS. 275,-- gemäß Tarifpost 212.c.,

7492001 - 1312

sohin insgesamt eine Verwaltungsabgabe von öS 550,-- mittels des beigeschlossenen Zahlscheins binnen vierzehn Tagen ab Zustellung des Bescheids anher zu entrichten.

brl für 2

Begründung

Mit Bescheid des Landeshauptmanns von Niederösterreich vom 31. Mai 1996, ZI.: I/7-E-67/11, wurde der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen unter anderem für die gegenständliche Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Nunmehr hat die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen mit Schreiben vom 27. Juni 1996, ZI.: 99/2, Entwurfsunterlagen vorgelegt und um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung im Einzelfall und der Betriebsbewilligung ersucht.

Die Entwurfsunterlagen wurden vom eisenbahnfachlichen Standpunkt geprüft und nach Maßgabe der angeführten Vorschreibungen als zur Ausführung geeignet befunden.

Ebenso wurde festgestellt, daß gegen die Erteilung der Betriebsbewilligung keine Bedenken bestehen, die Wirksamkeit der Betriebsbewilligung für die gegenständliche Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage war jedoch an die unter Punkt II. angeführten Voraussetzungen zu knüpfen und tritt nur bei Vorliegen beider Voraussetzungen ein.

Nach Maßgabe der zitierten Bestimmungen war sohin spruchgemäß zu entscheiden.

- 4 -

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis

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

Dieser Bescheid ergeht an:

✓ 1. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen,
Eichenstraße 1, 1121 Wien,

zu Zl.: 99/2 vom 27. Juni 1996,

unter Anschluß des Entwurfsgleichstückes B,

sowie eines Erlagscheines zum Entrichten der Bundes-Verwaltungsabgaben.

2. Den Landeshauptmann von Niederösterreich,
Teinfaltstraße 8, 1014 Wien,

zu Zl.: I/7-E-67/11 vom 31. Mai 1996.

3. Die Dr.techn. Josef Zelisko GesmbH,
Steinfeldergasse 12, 2340 Mödling.

4. Die Marktgemeinde Wiener Neudorf,
2351 Wiener Neudorf.

Für den Bundesminister:
i.V. Dr. FRITSCH

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Beilage Niederschrift zur Betriebsbewilligung zur Inbetriebnahme am 9. August 1996



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr

- 1 -

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 03 26
DVR: 0090204

Zl. 227.301/5-II/21/96
Sachbearbeiter:
Tel.: (0222) 711 62 DW

Betr.: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen;
Bahnstrecke Wien - Baden;
Sicherung der Eisenbahnkreuzung (EK)
in km 13.265 zwischen Bf. Wiener Neudorf
und Bf. Guntramsdorf Lokalbahn mit einer
Gemeindestraße ("Friedrich Schiller-Straße")
durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage
in Wiener Neudorf

hier: Inbetriebnahme am 9. August 1996

NIEDERSCHRIFT

Mit Bescheid des Landeshauptmanns von Niederösterreich vom 31. Mai 1996, Zl.: I/7-E-67/11, wurde der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen u.a. für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage gemäß § 35 und § 36 Abs. 1 EisbG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Mit ho. Bescheid vom 24. Juli 1996, Zl.: 227.301/4-II/21/96, wurde gemäß § 36 Abs. 3 EisbG die eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall erteilt. Mit dieser wurde gemäß § 37 EisbG die Betriebsbewilligung verbunden und verfügt, daß diese wirksam werde, sobald

- 2 -

1. im Zuge eines Ortsaugenscheines durch die Oberste Eisenbahnbehörde festgestellt wurde, daß gegen eine Betriebsaufnahme keine Bedenken bestehen sowie
2. eine schriftliche Erklärung der fachlich zuständigen gemäß § 15 EisbG verzeichneten Person (Betriebsleiterstellvertreter der WLB) sowie der ausführenden Firma über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße Ausführung des Bauvorhabens anlässlich des Ortsaugenscheines übergeben wird.

Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen hat nunmehr fermündlich das Datum der beabsichtigten Betriebsaufnahme mitgeteilt und um Durchführung eines Ortsaugenscheines ersucht.

Im Zuge des heutigen Ortsaugenscheines durch den ho. eisenbahntechnischen Amtssachverständigen wurde nachstehender Befund samt Gutachten abgegeben:

B e f u n d

Beschreibung der Anlage:

- Bahnstrecke: Wien - Baden;
- EK in km 13.265 zwischen Bf. Wiener Neudorf und Bf. Guntramsdorf mit einer Gemeindestraße ("Friedrich Schiller-Straße") in Wiener Neudorf;
- Straßenbreite: auf der EK 10 m
im Straßenverlauf l.d.B. 2 m (G) + 8 m (F) r.d.B. 8 m (F);
- öffentlicher Eisenbahnübergang (Ortsgebiet);
- Anzahl der Gleise: 2;
- örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn:
in der Richtung von Wien nach Baden (Richtung 1)

- 3 -

von km 12.785 bis km 13.080 $V = 35 \text{ km/h}$

von km 13.080 bis km 13.434 $V = 40 \text{ km/h}$

in der Richtung von Baden nach Wien (Richtung 2)

von km 14.246 bis km 13.434 $V = 80 \text{ km/h}$

von km 13.434 bis km 13.177 $V = 40 \text{ km/h}$;

- Gleiswechselbetrieb;
- zugeschaltete Lichtzeichenanlage;
- in Richtung 1 und 2 Einschaltung fahrbewirkt mittels Radsensoren bzw. händisch gleisbezogen;
- Schaltstation links der Bahn im Sinne der Kilometrierung;
- 8 Signalgeber (zweikammrig), 5 doppelte Andreaskreuze, 1 Richtungspfeil auf 5 Straßensignalen,
davon im Sinne der Kilometrierung nach links der Bahn gerichtet: 4 Signalgeber (davon 2 als Rücklicht), 2 Andreaskreuze;
und nach rechts der Bahn gerichtet: 4 Signalgeber (davon 1 als Rücklicht), 3 Andreaskreuze, 1 Richtungspfeil am Straßensignal S8;
- Bodenmarkierung: Haltelinie, Sperrlinie, Leitlinie;
- Ankündigung der Eisenbahnkreuzung durch Gefahrenzeichen "Bahnübergang ohne Schranken";
- Länge des maßgebenden Gefahrenraumes: 12 m;
- Erforderliche Länge der Schaltstrecke S und Annäherungszeit T:
für Richtung 1 für $V = 35/40 \text{ km/h}$ $S = 242 \text{ m}$ (ausgeführt 296 m)
bei einer Bremsweglänge von 170 m,
 $T = 23,3 \text{ s}$ (vorhanden 28,2 s)
und
für Richtung 2 für $V = 80/40 \text{ km/h}$ $S = 363 \text{ m}$ (ausgeführt 363 m)
bei einer Bremsweglänge von 155 m,
 $T = 28,2 \text{ s}$ (vorhanden 28,2 s);

- 4 -

- Ausschaltung gleisbezogenen fahrbewirkt mittels 2 Fahrzeugsensoren bzw. zeitverzögert nach etwa 4 Minuten;
- Fernüberwachung:
Bedienungs- und Überwachungsstelle in der Fdltg des Bf Wiener Neudorf in km 12.735;
- Triebfahrzeugführerüberwachung:
4 EK-Überwachungssignale für die Richtung 1 bzw. 2 unmittelbar vor der EK und 3 EK-Überwachungssignal-Wiederholer für die Richtung 1 auf Gleis 1 und Gleis 2 und für die Richtung 2 auf Gleis 1 aus Sichtgründen;

Änderung zum Bauentwurf

Folgende Ergänzung zum Bauentwurf wurde festgestellt:

Das für den geplanten Gehweg entlang der Schillerstraße am westlichen Fahrbahnrand vorgesehene Straßensignal S4 wurde bereits aufgestellt und aktiviert.

Dieser Änderung wird zugestimmt.

Vorschreibungen der Baugenehmigung:

Die Gefahrenzeichen und die Bodenmarkierungen sind noch aufzustellen bzw. aufzubringen.

Vorschreibung der Genehmigung im Einzelfall:

Die Vorschreibungen wurden ordnungsgemäß ausgeführt.

G u t a c h t e n

Auf Grund des Antrages der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen auf Durchführung eines Ortsaugenscheines und der von den Vertretern der WLB und der

- 5 -

Signalbaufirma über die Inbetriebnahmebereitschaft sowie über die Funktionstüchtigkeit der Anlage übergebenen schriftlichen Erklärungen der fachlich zuständigen gemäß § 15 EisbG verzeichneten Personen sowie der ausführenden Firma über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße Ausführung des Bauvorhabens wurde vom ho. Amtssachverständigen eine vom Standpunkt der Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge umfassende und vom Standpunkt der Eisenbahnsicherungstechnik stichprobenartige Prüfung durchgeführt.

Die Anlage ist vom eisenbahnfachlichen Standpunkt sach- und fachgemäß ausgeführt.

Im Rahmen des Ortsaugenscheines wurden weiters nachstehende Vorschriften getroffen:

A:

1. Die Straßensignale sind zu bezeichnen.
2. An den Straßensignalen und an den EK-Überwachungssignalen sind Putzsockeln vorzusehen.
3. Zur dauerhaften Gewährung der Sicht auf das EK-Überwachungssignal "EKÜ 21" ist der Baumbestand zu beschneiden und regelmäßig zu überprüfen.
4. Aus Sichtgründen ist vor dem EK-Überwachungssignal EKÜ 12 ein Wiederholersignal aufzustellen.
5. Die Maßnahmen im Störfall (2 Bewachungsorgane) sind im Anhang 6 zu V4 betreffend EK km 13.265 aufzunehmen.
6. Das Straßensignal S2 ist auf einen Abstand von minimal 2,5 m zur Gleisachse zu versetzen.
7. Der Altbestand der Mauer rechts der Bahn nördlich der Schillerstraße ist umgehend abzutragen.

- 6 -

Termine:

Punkt 4	sofort erledigt
Punkte 1, 2, 5 und 6	15. September 1996
Punkt 3	15. August 1996
Punkt 7	19. August 1996

B:

Die Anbringung nachstehender Bodenmarkierungen bzw. die Aufstellung nachstehender Straßenverkehrszeichen ist zu veranlassen bzw. zu beantragen:

8. In Anbetracht der zugrundegelegten Länge des Gefahrenraumes und in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse ist die Anbringung einer Haltelinie jeweils im Abstand von 3 m zur nächstliegenden Schiene als notwendig anzusehen. Dies entspricht den diesbezüglichen Festlegungen im vorliegenden Projekt. Im Zuge der Schillerstraße ist in Fahrbahnmitte eine Sperrlinie anzubringen, welche einen Anschluß an die bestehenden richtungstrennenden Sperrlinien im Kreuzungsbereich Schillerstraße/B 17 herzustellen hat und welche sich rechts der Bahn (westlich der Eisenbahnkreuzung) auf eine Länge von 50 m von der Haltelinie in Richtung Westen zu erstrecken hat. Diese Sperrlinie ist entsprechend den Bestimmungen der Bodenmarkierungsverordnung durch anschließende Leitlinien auszustatten. Ebenfalls ist diese Sperrlinie an der Einmündung der Anningerstraße sowie an Einmündungen von Hauszufahrten zu unterbrechen. Die bisher vorhandenen Haltelinien an anderen Lagen sind zu entfernen.
9. Im Zuge der B 17 in Fahrtrichtung Süden ca. 20 m vor der Kreuzung mit der Schillerstraße mit einem nach rechts weisenden Zusatzpfeil.

Weitere Standorte:

- * Im Zuge der B 17 in Fahrtrichtung Norden im Abstand von ca. 60 m zur Kreuzung mit der Schillerstraße mit einem nach links weisenden Zusatzpfeil.

- 7 -

- * Im Zuge der Anningerstraße mit einem nach rechts weisenden Zusatzpfeil im Abstand von ca. 30 bis 50 m zur Eisenbahnkreuzung.
- * Im Zuge der Schillerstraße in Fahrtrichtung nach Osten im Abstand von ca. 50 bis 70 m zur Eisenbahnkreuzung.
- * Im Zuge der Schillerstraße in Fahrtrichtung nach Westen im Abstand von ca. 10 bis 15 m vor der Eisenbahnkreuzung.

Unter den zweibegriffigen Lichtzeichen sind jeweils doppelte Andreaskreuze in hochgestellter Ausführung anzubringen.

Termine:

Punkte 8 und 9

31. August 1996

Es wird daher festgestellt, daß die festgelegten Voraussetzungen für die Wirksamkeit der Betriebsbewilligung nunmehr erfüllt wurden.

Die o.a. Vorschriften sind ordnungsgemäß und termingerecht durchzuführen. Über den Vollzug der Vorschriften ist durch die fachlich zuständige gemäß § 15 EisbG verzeichnete Person bis spätestens 1. Oktober 1996 schriftlich an das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Verwaltungsbereich Verkehr zu berichten.

Gegen eine sofortige Betriebsaufnahme der gegenständlichen Anlage bestehen keine Bedenken, da die vorgefundenen Mängel derzeit die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht beeinträchtigen. Die Vorschriften waren jedoch zu treffen, um die Ordnung des Betriebes weiterhin zu gewährleisten.

Die Anbringung der Bodenmarkierung bzw. die Aufstellung der Straßenverkehrszeichen wird in Hinblick auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs als für erforderlich erachtet.

- 8 -

Seitens der anwesenden Vertreter der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen werden die angeführten zusätzlichen Vorschreibungen zur Kenntnis genommen.

Dauer der Amtshandlung: 10 Halbstunden à öS 130,--
insgesamt öS 1.300,--

Ing. Karl SCHUSTER e.h.

Beim Ortsaugenschein waren anwesend:

für das BMWVuK,
Sektion II:

Ing. Karl SCHUSTER e.h.

für die Aktiengesellschaft
der Wiener Lokalbahnen:

Dipl.-Ing. Günther ZIMMERL e.h.
Ing. Johannes PRANDSTÄTTER e.h.
Ing. Paul POLASEK e.h.

für die Firma
Dr. techn. Josef Zelisko GesmbH:

Friedrich REITHMAYER e.h.

Beilage Bilder der EK km 13,265



Abbildung 3 Ansicht von Kreuzung Triesterstraße (B 17) / Friedrich Schiller-Straße



Abbildung 4 Ansicht aus Friedrich Schiller-Straße



Abbildung 5 Ansicht aus Anningerstraße