



**BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR**  
**Lokalausweis/Fachbereich Schiene**



## INHALT

### SEITE 3

#### VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

#### 1. ZUSAMMENFASSUNG

### SEITE 4

#### 2. ÖRTLICHE VERHÄLTNISSE

#### 3. BESCHREIBUNG DER ANLAGE

### SEITE 5

#### 4. GESETZE, NORMEN, SONSTIGE REGELWERKE

#### 5. EISENBAHNRECHTLICHE GENEHMI- GUNGEN

#### 6. LOKALAUGENSCHIN /SACHVERHALT

### SEITE 6

#### 7. BETEILIGTE FAHRTEN/FAHRZEUGE

#### 8. AUSSAGE VON BETEILIGTEN, AUFTRAGNEHMERN UND ZEUGEN

#### 9. REGISTRIEREINRICHTUNGEN

### SEITE 8

#### 10. STATISTISCHE AUSWERTUNG

#### 11. SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

#### BEILAGEN:

### SEITE 9

#### FOTODOKUMENTATION

### SEITE 11

#### EISENBAHN-KREUZUNGS-VO 1961 (Auszug)

### SEITE 12

#### EK-BESCHIED

## ZUSAMMENPRALL DES ZUGES 2127 MIT PKW

**am 29. Oktober 2007**

**Österreichische Bundesbahnen  
Strecke 10901  
Eisenbahnkreuzung km 102, 763  
zwischen Hötzelstdorf-Geras und Irnfritz**

**BMVIT-795.085-II/BAV/UUB/SCH/2007**

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem mit 01.01.2006 in Kraft getretenen Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz) 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.

## Verzeichnis der Abkürzungen

Bf	Bahnhof
DV	Dienstvorschrift
DB	Dienstbehelf
EK	Eisenbahnkreuzung
Fdl	Fahrdienstleiter
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
KG	Katastralgemeinde
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RU	Railway Undertaker (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
UUB-Schiene	Unfalluntersuchung des Bundes, Fachbereich Schiene
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Wien FJBf	Wien Franz-Josefs-Bf
Z	Zug
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift

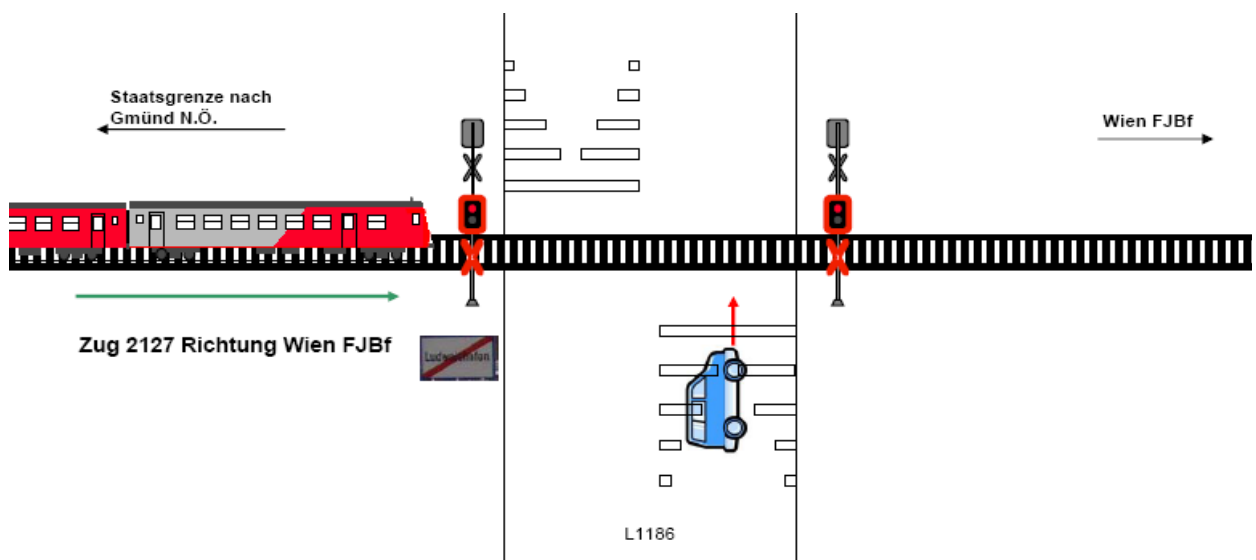
## 1. Zusammenfassung

Am 29. Oktober 2007, um 18:28 Uhr, ereignete sich auf der mit Andreaskreuz und zuggesteuerter Lichtzeichenanlage gesicherten EK im Streckenkilometer 102,763 der ÖBB-Strecke 10901 Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Staatsgrenze nach Gmünd N.Ö. (Ceske V.), zwischen Hötelsdorf-Geras und Imnritz, ein Zusammenprall des Z 2127 mit einem PKW. Der PKW wurde durch den in Richtung Wien FJBf fahrenden Z 2127 erfasst und laut Ermittlung der Polizeiinspektion Geras ca. 470 m mitgeschliffen.

Die beiden Fahrzeuginsassen wurden getötet, der Tfzf, der Zugführer und die 48 Reisenden blieben unverletzt. Am Eisenbahnfahrzeug (Steuerwagen 50 81 8033 111-1) entstand erheblicher Sachschaden.

Die Ursache für den Zusammenprall war die Nichtbeachtung der Lichtzeichenanlage der EK durch den PKW-Lenker.

### Lageskizze EK 102,763, Strecke 10901:



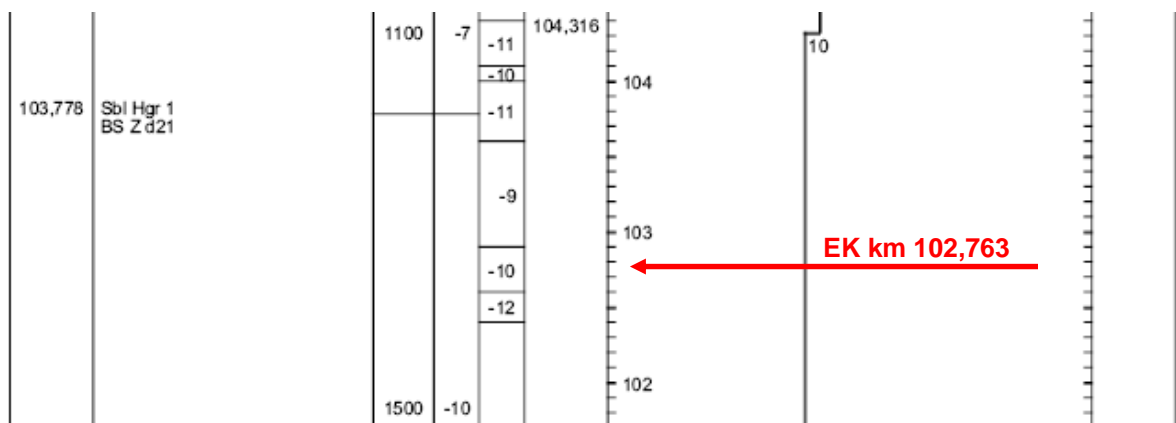
## 2. Örtliche Verhältnisse

Die EK befindet sich im Streckenkilometer 102,763 der eingleisigen, elektrifizierten ÖBB-Strecke 10901 Wien FJBf – Staatsgrenze nach Gmünd N.Ö. (Ceske V.), in der Gemeinde Pernegg, im Ortsgebiet der KG Ludweishofen. Unmittelbar vor der EK, links der Bahn, in Fahrtrichtung des PKW, endet für die Teilnehmer des Straßenverkehrs das Ortsgebiet von Ludweishofen (50 km/h-Zone).

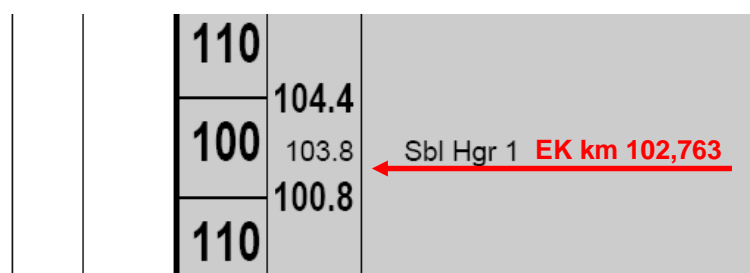
Die Betriebsabwicklung erfolgt gemäß den Bestimmungen der ÖBB DV V 2 („Signalvorschrift“), ÖBB DV V3 („Betriebsvorschrift“), ÖBB-ZSB und ÖBB-DB.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der EK beträgt gemäß VzG der ÖBB 100 km/h, die Fahrplangeschwindigkeit von Z 2127 beträgt gemäß den Fahrplanunterlagen (ÖBB Buchfahrplan 900) 100 km/h.

Auszug aus VzG:



Auszug aus ÖBB Buchfahrplan 900:



## 3. Beschreibung der Anlage

Beidseits der Bahn, an den beiden Standsäulen der Andreaskreuze sind jeweils zuggesteuerte, doppelkammrige Lichtzeichen (für Gelb- und Rotlicht) angebracht. Auf der L1186 waren bereits links und rechts der Bahn die einengenden Markierungen für die Straßenverkehrsteilnehmer aufgebracht.

#### 4. Gesetze, Normen, sonstige Regelwerke

Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (Auszug siehe Beilage)  
Eisenbahngesetz 1957

#### 5. Eisenbahnrechtliche Genehmigungen

Die Sicherung der EK im km 102,763 erfolgt laut Niederschrift des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Zl. 226.298-2-II/21-1994 aus 1994 (siehe Beilage) durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage, deren Einschaltstellen gemeinsam mit denen der EK im km 103,074 genehmigt wurden.

#### 6. Lokalausweis/Sachverhalt

Am 30. Oktober 2007, wurde von der Bundesanstalt für Verkehr, Unfalluntersuchung des Bundes, Fachbereich Schiene, ein Lokalausweis durchgeführt.

##### Feststellungen:

Die Eisenbahnkreuzung befindet sich außerhalb des Ortsgebietes von Ludweishofen im Straßenverlauf der L1186. Diese quert die Eisenbahnstrecke in einem Winkel von ca. 90°. Die Sichtverhältnisse zum Zeitpunkt des Vorfalles waren durch dichten Nebel eingeschränkt. Es sind bereits einengende Bodenmarkierungen für die Teilnehmer des Straßenverkehrs auf der L1186 beidseits der Bahn vorhanden.



## 7. Beteiligte Fahrten/Fahrzeuge

Z 2127 (Regionalexpress des RU ÖBB Personenverkehr AG)

Wendezug geschoben, von Gmünd N.Ö. nach Wien FJBf

Zugreihung:

Steuerwagen 50 81 8073 111-1 voraus + 3 Reisezugwagen

Tfz 1142 621-0

Gesamtgewicht 257 t (Masse gemäß Maß- und Eichgesetz)

Gesamtlänge 122 m

$v_{\max} = 120 \text{ km/h}$

Erforderliche Brems Hundertstel  $Bh_{\max} = 105 \%$

Vorhandene Brems Hundertstel  $Bh = 152 \%$

PKW SKODA Fabia

## 8. Aussagen von Beteiligten, Auftragnehmer und Zeugen

Tfzf Z 2127:

Der Tfzf gibt an, dass dichter Nebel geherrscht hat. Beim Erkennen der Gefahr leitete der Tfzf eine Schnellbremsung ein, die den Zusammenprall nicht verhinderte.

Befragung Anrainer:

Ein Anrainer gibt an, dass zum Zeitpunkt des Zusammenpralls dichter Nebel geherrscht hat. Weiters gibt der Anrainer an, dass der PKW-Lenker ortskundig war. Die einengenden Markierungen für die Straßenverkehrsteilnehmer wurden ca. 10 Tage vor dem Ereignis angebracht.

## 9. Registriereinrichtungen

EK-Anlage:

Die EK im km 102,763 wurde von Zug 2127 in Fahrtrichtung 2 ordnungsgemäß ein- und ausgeschaltet. Laut Aufzeichnungen am ESS 92 lag kein Fehler vor. Systemzeit = MEZ – 1 Min.

Einschaltpunkt	→	17 EinA + 1	29.10.07 18:25:35
Gelblicht ein	→	09 GGI + 1	29.10.07 18:25:35
Gelblicht aus	→	09 GGI + 0	29.10.07 18:25:39
Rotlicht ein	→	10 GRI + 1	29.10.07 18:25:39
1. Ausschaltpunkt	→	20 AusB + 1	29.10.07 18:26:09
unmittelbar vor EK	→	22 AusC + 1	29.10.07 18:26:10
Ausschaltpunkt	→	18 AusA + 1	29.10.07 18:26:10
nach EK	→	20 AusB + 0	29.10.07 18:26:14
		18 AusA + 0	29.10.07 18:26:15
		17 EinA + 0	29.10.07 18:26:15
Rotlicht aus	→	10 GRI + 0	29.10.07 18:26:16
Alle Ausschalt-	→	22 AusC + 0	29.10.07 18:26:37
Sensoren in			
Grundstellung			

Gemäß Bescheid ist die Schaltzeit vor dem Befahren der EK in Fahrtrichtung 2 mit einer Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge von  $v = 100 \text{ km/h}$  mit  $t = 34 \text{ s}$  festgelegt.

Die Einschaltdauer des Gelb- und Rotlichtes beträgt gemäß Auswertung  $t = 41 \text{ s}$ .

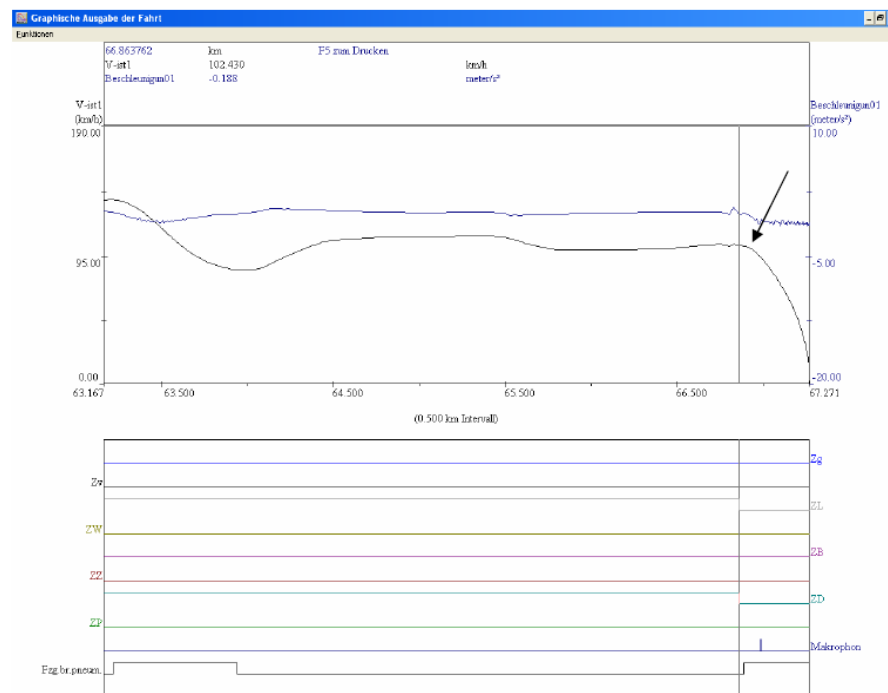
Schienenfahrzeug:

Der Steuerwagen 50 81 8073 111-1 ist mit einer Registriereinrichtung ausgerüstet, durch die neben der Aufzeichnung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit auch bestimmte Handlungen des Triebfahrzeugführers aufgezeichnet werden.

Die Aufzeichnungen wurden nach dem Vorfall sichergestellt und von einem Mitarbeiter der ÖBB -Traktion GmbH ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass

- die Registriereinrichtung einwandfrei funktioniert hat,
- die Einleitung der Schnellbremsung aus einer Geschwindigkeit von 102 km/h erfolgte und
- der registrierte Bremsweg 406 m betrug. Dazu ist noch die Reaktionszeit der Bremsanlage von Z 2127 dazuzurechnen. Diese beträgt zwischen drei und fünf Sekunden und entspricht einem zurückgelegten Weg von ca. 83 bis 139 m.

**Betr.:** Zusammenprall Zug 2127 (8073.111) mit PKW nächst Irnfritz am 29.10.2007



**Auswertung:** Schnellbremsung erfolgte mit 102 km/h.  
Der Bremsweg betrug 406 Meter.  
Signal „Achtung“ wurde gegeben.

**Für den Vermerk:** Ing. Sauer Eduard  
Traktion GmbH, Betriebsleitung  
Langauergasse 1, 1150 Wien

Tel.: 01/93000/34180  
Fax.: 01/93000/831 3604  
Email: eduard.sauer@tr.oebb.at

## 10. Statistische Auswertung der Jahre 2004 bis 2007

Die zugesteuerten EK mit Lichtzeichenanlagen im km 102,763 und km 103,074 wiesen nur den Vorfall vom 29. Oktober 2007 mit zwei getöteten PKW-Insassen auf.

## 11. Sicherheitsempfehlungen

- Durchführung einer österreichweiten Informationskampagne über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. Medien, Behörden, Autofahrervereinigungen, Fahrschulen udgl.).
- Abhalten von besonderen Informationsveranstaltungen vor Ort über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. in Gemeinden, in Schulen, direkt bei Eisenbahnkreuzungen udgl.).
- Schwerpunktaktion der Exekutive direkt vor Ort bei der EK.

Wien, am 21. Oktober 2007

Der Untersuchungsleiter:

Ing. Johannes Piringer eh.

Beilagen



## Beilage Fotodokumentation:





Baken 67 m vor EK km 102,763 links der Bahn



EK km 102,763 mit Anhaltegebot rotes Licht



EK km 102,763 mit Anhaltegebot rotes Licht  
und vorbeifahrenden Zug in Fahrtrichtung 2

## Beilage Eisenbahn Kreuzungs-Verordnung 1961 (Auszug)

Langtitel

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961).

StF: BGBl. Nr. 2/1961

Änderung

idF: BGBl. Nr. 333/1963

BGBl. Nr. 288/1964

BGBl. Nr. 123/1988

### § 9. Lichtzeichenanlagen.

- (1) Eisenbahnkreuzungen, die durch Lichtzeichenanlagen gesichert werden, sind durch Andreaskreuze anzuzeigen.
- (2) Die Anlage zur Abgabe von Lichtzeichen kann oberhalb des Andreaskreuzes angebracht werden, wenn dieses in der hochgestellten Form verwendet wird; sonst ist sie unterhalb desselben anzubringen.  
Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig.
- (3) Lichtzeichenanlagen haben als Anhaltegebot entweder nur rotes blinkendes Licht zu zeigen oder gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend rotes nicht blinkendes Licht; im zweiten Fall ist das rote Licht oben anzuordnen.

### Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Lichtzeichenanlagen gesichert sind.

- § 19. (1) Wenn an einer Eisenbahnkreuzung, die durch eine Lichtzeichenanlage gesichert ist, gelbes oder rotes Licht aufleuchtet oder akustische Zeichen einer etwaigen Zusatzeinrichtung wahrgenommen werden, müssen die Straßenbenützer vor der Eisenbahnkreuzung anhalten. Wenn ein sicheres Anhalten bei Aufleuchten gelben Lichts nicht mehr möglich ist, so haben die Fahrzeuglenker weiterzufahren. Auf Freilandstraßen haben die Lenker von Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t sowie von Zugmaschinen, Fuhrwerken und Motorkarren, sofern die Notwendigkeit zum Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung bereits aus einer entsprechenden Entfernung erkennbar ist, in einem Abstand von etwa 20 m vor dem Standort der mit einem Balken versehenen Straßenverkehrszeichen „Baken" und, wo solche fehlen, in einem Abstand von etwa 100 m vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten, damit die Lenker anderer Fahrzeuge in der Lage sind, sich vor ihnen einzureihen.
- (2) Die Eisenbahnkreuzung darf erst übersetzt werden, wenn an der Lichtzeichenanlage das gelbe und das rote Licht erloschen sind und die akustischen Zeichen einer etwaigen Zusatzeinrichtung verstummt sind.
- (3) Die Straßenbenützer haben besonders darauf zu achten, ob nicht nach der Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeuges ein weiteres nachfolgt oder ob sich nicht aus der Gegenrichtung ein Schienenfahrzeug nähert.
- (4) Wenn bei der Lichtzeichenanlage das Straßenverkehrszeichen „Halt" angebracht ist oder wenn keine Lichtzeichen wahrnehmbar sind und die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen wird, ist vor der Lichtzeichenanlage anzuhalten. Die Eisenbahnkreuzung darf erst und nur dann übersetzt werden, wenn sich die Straßenbenützer durch alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel überzeugt haben, daß ein gefahrloses Übersetzen möglich ist.

**Beilage Bescheid zu EK in km 102,763 der Strecke 10901:**

REPUBLIK ÖSTERREICH  
Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr

- 1 -

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2  
Teletex (232) 3221155 bmowv  
Telex 61 3221155 bmowv  
Telefax 132 481 stryka (Straßenverkehr)  
Telefax (0222) 713 03 26  
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)  
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)  
DVR: 0090204  
Zl. 226.298-2-II/21-1994

Sachbearbeiter: 2212  
Tel.: (0222) 711 62 DW

Betr.: ÖBB-Strecke Wien FJB - Gmünd;  
lt. Tafel A1: Wien FJB - Staatsgrenze n. Gmünd;  
Sicherung der Eisenbahnkreuzungen (EKen)

1. in km 102,763 zwischen Bf. Hötzelndorf/G.  
und Bf. Imfritz mit der Landesstraße L 1186  
durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage  
im Gemeindegebiet von Pernegg
2. in km 103,074 zwischen Bf. Hötzelndorf/G.  
und Bf. Imfritz mit der Landesstraße L 8013  
durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage  
im Gemeindegebiet von Pernegg

hier: Inbetriebnahme am 8. November 1994

**NIEDERSCHRIFT**

Mit ho. Bescheid vom 21. Jänner 1993, Zl.: 226.297-1-II/21-1993, wurde den Österreichischen Bundesbahnen u.a. für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen gemäß § 35 und § 36 Abs. 1 EisebG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Mit ho. Bescheid vom 25. August 1993, Zl.: 226.298-3-II/21-1993, wurde gemäß § 36 Abs. 3 EisebG die eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall erteilt. Mit dieser

- 2 -

wurde gemäß § 37 EibG die Betriebsbewilligung verbunden und verfügt, daß diese wirksam werde, sobald

1. im Zuge eines Ortsausweises durch die Oberste Eisenbahnbehörde festgestellt wurde, daß gegen eine Betriebsaufnahme keine Bedenken bestehen sowie
2. eine schriftliche Erklärung der fachlich zuständigen gemäß § 15 EibG bezeichneten Personen (Vorstand der Streckenleitung Gmünd und Signalstreckenleitung Wien der ÖBB) sowie der ausführenden Firma über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße Ausführung des Bauvorhabens anlässlich des Ortsausweises übergeben wird.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben nunmehr fernmündlich das Datum der beabsichtigten Betriebsaufnahme mitgeteilt und um Durchführung eines Ortsausweises ersucht.

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

### Befund

#### Beschreibung der Anlage in km 102,763:

- ÖBB-Strecke lt. Tafel A1 Direktion Wien Nr. 9: Wien FJB - Staatsgrenze n. Gmünd, Streckenabschnitt Nr.: 1095;
- EK in km 102,763 zwischen Bf. Hötelsdorf/G. und Bf. Imfritz mit der Landesstraße L 1186 im Gemeindegebiet von Pernegg;
- Straßenbreite: auf der EK 8,5 m,  
im Straßenverlauf l.d.B. 6,1 m, r.d.B. 5,8 m;
- öffentlicher Eisenbahnübergang (Freilandstraße);
- Anzahl der Gleise: 1;

- 3 -

- örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn:  
in beiden Richtungen  $V = 100 \text{ km/h}$
- zuggeschaltete Lichtzeichenanlage;
- in Richtung 1 und 2 Einschaltung fahrbewirkt mittels Radsensoren;
- Schaltstation rechts der Bahn im Sinne der Kilometrierung;
- 4 Signalgeber, (zweikammrig), 4 einfache Andreaskreuze, auf 4 Straßensignalen,  
davon im Sinne der Kilometrierung  
nach links der Bahn gerichtet: 2 Signalgeber, 2 Andreaskreuze;  
und nach rechts der Bahn gerichtet: 2 Signalgeber, 2 Andreaskreuze;
- Bodenmarkierung: Haltelinie, Leitlinie;
- Ankündigung der Eisenbahnkreuzung durch "Baken" und Gefahrenzeichen "Bahn-  
übergang ohne Schranken";
- Länge des maßgebenden Gefahrenraumes: 7,5 m;
- Erforderliche Länge der Schaltstrecke S und Annäherungszeit T:  
für Richtung 1 für  $V = 100 \text{ km/h}$   $S = 556 \text{ m}$  (ausgeführt 556 m),  
 $T = 20 \text{ s}$  (vorhanden 20 s)  
und  
für Richtung 2 für  $V = 100 \text{ km/h}$   $S = 556 \text{ m}$  (ausgeführt 971 m),  
 $T = 20 \text{ s}$  (vorhanden 34 s);
- Gemeinsame Einschaltstelle für die Richtung 1 und 2 mit EK km 103,074;
- Ausschaltung gleisbezogen fahrbewirkt mittels 2 Fahrzeugsensoren;
- Fernüberwachung:  
Bedienungs- und Überwachungsstelle im Mstw des Bf Hötelsdorf/G. in km 98,028;
- Ortsschalterbetrieb;

#### Änderung zum Bauentwurf

Folgende Abweichungen bzw. Ergänzungen zum Bauentwurf wurden festgestellt:

Die Lichtzeichenanlage wird bis zur Inbetriebnahme des Mittelstellwerkes Hötelsdorf/G. (voraussichtlich am 24. November 1994) von der ehemaligen Haltestelle Ludweishofen aus überwacht.

- 4 -

Dieser vorübergehenden Änderung gegenüber dem Bauentwurf bzw. den Entwurfsunterlagen wird zugestimmt.

#### Vorschreibungen der Baugenehmigung:

Die Leitlinie wird erst nach der Fahrbahnsanierung aufgebracht.

#### Befund

#### Beschreibung der Anlage in km 103,074:

- ÖBB-Strecke lt. Tafel A1 Direktion Wien Nr. 9: Wien FJB - Staatsgrenze n. Gmünd, Streckenabschnitt Nr.: 1095;
- EK in km 103,074 zwischen Bf. Hötzelstorf/G. und Bf. Imfritz mit der Landesstraße L 8013 im Gemeindegebiet von Pernegg;
- Straßenbreite: auf der EK 7,90 m,  
im Straßenverlauf l.d.B. 4,7 m, r.d.B. 4,7 m;
- öffentlicher Eisenbahnübergang (Freilandstraße);
- Anzahl der Gleise: 1;
- örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn:  
in beiden Richtungen  $V = 100 \text{ km/h}$
- zugeschaltete Lichtzeichenanlage;
- in Richtung 1 und 2 Einschaltung fahrbewirkt mittels Radsensoren;
- Schaltstation links der Bahn im Sinne der Kilometrierung;
- 5 Signalgeber, (zweikammrig), 5 einfache Andreaskreuze, 1 Richtungspfeil auf 5 Straßensignalen, davon im Sinne der Kilometrierung  
nach links der Bahn gerichtet: 2 Signalgeber, 2 Andreaskreuze;  
und nach rechts der Bahn gerichtet: 3 Signalgeber, 3 Andreaskreuze, 1 Richtungspfeil am Straßensignal S6;
- Bodenmarkierung: Haltelinie, Leitlinie;
- Ankündigung der Eisenbahnkreuzung durch "Baken" und Gefahrenzeichen "Bahnübergang ohne Schranken";
- Länge des maßgebenden Gefahrenraumes: 12,0 m;



- 5 -

- Erforderliche Länge der Schaltstrecke S und Annäherungszeit T:  
für Richtung 1 für V = 100 km/h S = 646 m (ausgeführt 867 m),  
T = 23,2 s (vorhanden 31,2 s)  
und  
für Richtung 2 für V = 100 km/h S = 646 m (ausgeführt 660 m),  
T = 23,2 s (vorhanden 23,8 s);
- Gemeinsame Einschaltstelle für die Richtung 1 und 2 mit EK km 102,763;
- Ausschaltung fahrbewirkt mittels 2 Fahrzeugsensoren;
- Fernüberwachung:  
Bedienungs- und Überwachungsstelle im Mstw des Bf Hötzelendorf/G. in km 98,028;
- Ortsschalterbetrieb;

#### Änderung zum Bauentwurf

Folgende Abweichungen bzw. Ergänzungen zum Bauentwurf wurden festgestellt:

Die Lichtzeichenanlage wird bis zur Inbetriebnahme des Mittelstellwerkes Hötzelendorf/G. (voraussichtlich am 24. November 1994) von der ehemaligen Haltestelle Ludweishofen aus überwacht.

Dieser vorübergehenden Änderung gegenüber dem Bauentwurf bzw. den Entwurfsunterlagen wird zugestimmt.

#### Vorschreibungen der Baugenehmigung:

Die Leitlinie wird erst nach der Fahrbahnsanierung aufgebracht.

#### Gutachten

Auf Grund des Antrages der Österreichischen Bundesbahnen auf Durchführung eines Ortsausweises und der von den Vertretern der Streckenleitung, der Signalstreckenleitung und der Signalbaufirma über die Inbetriebnahmebereitschaft sowie über die



- 6 -

Funktionstüchtigkeit der Anlagen übergebenen schriftlichen Erklärungen der fachlich zuständigen gemäß § 15 EibG verzeichneten Personen (Vorstand der Streckenleitung, Vorstand der Signalstreckenleitung) sowie der ausführenden Firma über die sach-, fach- und vorschreibungsgemäße Ausführung der Bauvorhaben wurde vom ho. Amtssachverständigen eine vom Standpunkt der Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge umfassende und vom Standpunkt der Eisenbahnsicherungstechnik stichprobenartige Prüfung durchgeführt.

Die Anlagen sind vom eisenbahnfachlichen Standpunkt sach- und fachgemäß ausgeführt.

Im Rahmen des Ortsausweises wurden weiters nachstehende Vorschriften getroffen:

A:

Zu Eisenbahnkreuzung in km 102,763:

1. Die Fahrbahn ist im EK-Bereich endgültig herzustellen.
2. Die Fahrbahn ist im EK-Bereich bei der endgültigen Herstellung in einer Breite von 5,0 m auszuführen.

Termine:

Punkte 1 und 2

1. Mai 1995

B:

Die Anbringung nachstehender Bodenmarkierungen ist zu veranlassen bzw. zu beantragen:

Zu Eisenbahnkreuzung km 102,763 und km 103,074:

3. Die Bodenmarkierungen (Leitlinie zwischen den einstreifigen Baken und Haltelinien vor den Signalen S1 und S2) sind jeweils gemäß Baugenehmigungsbescheid nach der Fahrbahnsanierung aufzubringen.

- 7 -

Termin:

Punkt 3

1. Mai 1995

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 (Vorstand der Streckenleitung) bis spätestens 1. Juni 1995 im Wege der für das Bauvorhaben federführenden Dienststelle der ÖBB schriftlich an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu berichten.

Gegen eine sofortige Betriebsaufnahme der gegenständlichen Anlagen 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 Bodenmarkierungen wird in Hinblick auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs als für erforderlich erachtet.

Seitens der anwesenden Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen werden die angeführten zusätzlichen Vorschriften 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 BMöWuV,  
Sektion II:

Ing. Karl SCHUSTER e.h.

- 8 -

für die ÖBB,

Streckenleitung

Gmünd:

Ing. Erich FLICKER e.h.

Signalstreckenleitung

Wien:

Ing. Christian LANGSCHWERT e.h.

für die Firma

Alcatel Austria AG:

Ing. Rudolf UMSHAUS e.h.

für die Landesstraßenverwaltung

Strm. Horn:

Insp. Helmut PEEL e.h.