

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**ÖBB-Infrastruktur und Land Niederösterreich
Direktanbindung Horn (DAH)**

TEILGUTACHTEN BEURTEILUNG DER EISENBAHNKREUZUNGEN

Verfasser:

DI Thomas Setznagel

**Montessoriweg 6
8811 Scheifling**

19.05.2026

**Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-84**

Inhaltsverzeichnis

A) UMFANG, GRUNDLAGEN, BEURTEILUNG:	3
B) BEFUND:	4
C) GUTACHTEN:	7
Zusammenfassung	12

A) UMFANG, GRUNDLAGEN, BEURTEILUNG:

Umfang der Begutachtung

Für die Direktanbindung der Bezirkshauptstadt Horn an die FJB und Verdichtung des Angebotes von Wien Franz-Joseph-Bahnhof nach Gmünd bzw. Horn wird die Strecke der Kamptalbahn zwischen Horn und Sigmundsherberg erneuert bzw. durch eine Neulage am Nordkopf des Bahnhofes Sigmundsherberg eingebunden.

Das Vorhaben sieht unter anderem vor eine Reihe von Eisenbahnkreuzungen aufzulassen, wobei nach Projektumsetzung noch 3 Eisenbahnkreuzungen für die Verkehrsabwicklung verbleiben.

Im Zuge einer Abstimmungsbesprechung am 21.04.2026 mit der Behörde erfolgte die Aufforderung die Art der Sicherung der verbleibenden Eisenbahnkreuzungen zu überprüfen bzw. festzulegen.

Die zu überprüfenden Eisenbahnkreuzungen sind:

- Eisenbahnkreuzung in Projekt-km 35,828 (Bestand-km 35,818)
- Eisenbahnkreuzung in Projekt-km 36,039 (Bestand-km 36,025)
- Eisenbahnkreuzung in Projekt-km 39,455 (neue Ek)

Grundlagen für die verkehrstechnische Begutachtung

Insbesondere folgende normative Prüfgrundlagen:

- Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 50/2025)
- Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – (EisbKrV BGBl. II Nr. 300/2023)
- Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS in der gültigen Fassung
- Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
- Bodenmarkierungsverordnung BGBl. Nr. 848/1995, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 370/2002
- NÖ Straßengesetz 1999, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 104/2025

Grundlagen aus der UVP-Einreichung:

Eisenbahnkreuzung in km 35,828:

- Ordnungsnummer 435_03 – Version 01 / Einreichunterlagen Ek km 35,828

Eisenbahnkreuzung in km 36,039:

- Ordnungsnummer 435_04 – Version 01 / Einreichunterlagen Ek km 36,039

Eisenbahnkreuzung in km 39,455:

- Ordnungsnummer 435_02 – Version 01 / Einreichunterlagen Ek km 39,455

B) BEFUND:

Eisenbahnkreuzung in km 35,828 (Bestand: km 35,818)

Die Eisenbahnkreuzung befindet sich im Bundesland Niederösterreich im Verlaufe der Landesstraße B45 im Ortsgebiet der Gemeinde Breiteneich in Bestands-km 35,818 der eingleisigen, nicht elektrifizierten ÖBB-Strecke Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp. Hier quert die Landesstraße das Streckengleis. Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens „Direktanbindung Horn“ kommt es zu einer Neukilometrierung und die Eisenbahnkreuzung liegt damit bei Projekt-km 35,828. Unmittelbar südlich der Eisenbahnkreuzung liegt die Haltstelle Breiteneich.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung erfolgt derzeit im Bestand gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisebKrV 2012 durch Lichtzeichen mit Schranken (Vollschrankenanlage mit versetztem Schließen; Bescheid des Amtes der NÖ Landesregierung mit Zahl RU6-E-749/014-2022 vom 25.04.2022).

Durch das gegenständliche Vorhaben „Direktanbindung Horn“ bleibt die Gestaltung der Eisenbahnkreuzung unverändert, es kommt jedoch zu einer Änderung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Bahn von derzeit im Bestand 60 km/h auf zukünftig 100 km/h bis 110 km/h. Die Frequenz auf der Bahn beträgt zukünftig durchschnittlich 46 Zugfahrten in 24 Stunden. Die Gleiseindeckung besteht aus Asphalt.

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Straße beträgt beidseitig der EK theoretisch 50 km/h (Ortsgebiet). Die Fahrzeugfrequenz auf der Straße beträgt laut Angaben im Technischen Bericht ca. 5000 KFZ in 24 Stunden. Am Bestand umfasst die Breite der baulichen Ausgestaltung der Straße im Kreuzungsbereich, senkrecht zur Straßenachse gemessen, ca. 6,00 m Fahrbahn + 1,50 m Gehweg. Die Fahrbahnbreite vor bzw. nach der Eisenbahnkreuzung beträgt beidseitig der Bahn ca. 6,00 m mit einem nordseitigen, 1,50 m breiten Gehsteig. Die Breite der Gleiseindeckung beträgt 11 m. Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 60°.

Ca. 12 m östlich der Eisenbahnkreuzung mündet von Süden kommend eine Gemeindestraße in die Landesstraße.

Die Eisenbahnkreuzung ist beidseitig der Bahn entsprechend § 50 Abs. 6a StVO mit dem Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“ und mit Baken gem. § 50 Abs. 6c StVO angekündigt.

Eisenbahnkreuzung in km 36,039 (Bestand: km 36,025)

Die Eisenbahnkreuzung befindet sich im Bundesland Niederösterreich im Verlaufe einer Gemeindestraße unmittelbar außerhalb der Ortstafel im Freiland der Gemeinde Breiteneich in Bestands-km 36,025 der eingleisigen, nicht elektrifizierten ÖBB-Strecke Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp. Hier quert die Gemeindestraße das Streckengleis. Laut Projektangaben soll die Eisenbahnkreuzung in km 36,025 entweder vor Umsetzung oder im Zuge des gegenständlichen Vorhabens „Direktanbindung Horn“ abgetragen und in Projekt-km 36,039 neu errichtet werden.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung erfolgt derzeit im Bestand gemäß § 6 EKVO 1961 durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus (Bescheid des Amtes der NÖ Landesregierung mit Zahl L.A. I/7-4620/7-1962 vom 10.12.1962).

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit der Bahn im Annäherungsbereich zur EK beträgt zukünftig in beiden Richtungen 110 km/h. Die Frequenz auf der Bahn beträgt zukünftig durchschnittlich 46 Zugfahrten in 24 Stunden. Die Gleiseindeckung soll zukünftig aus Bodanplatten erfolgen (Bestand = Holz).

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Straße beträgt beidseitig der EK theoretisch 100 km/h (Freiland). Für die Fahrzeugfrequenz auf der Straße gibt es keine Angaben, die Straße dient hauptsächlich dem landwirtschaftlichen Verkehr. Zukünftig umfasst die Breite der baulichen Ausgestaltung der Straße im Kreuzungsbereich, senkrecht zur Straßenachse gemessen, 5,00 m Fahrbahn (Bestand = 4,0 m). Die Fahrbahnbreite vor bzw. nach der Eisenbahnkreuzung beträgt zukünftig beidseitig der Bahn ebenfalls 5,00 m. Die Breite der Gleiseindeckung beträgt zukünftig 6,61 m. Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 115°.

Ca. 8 m westlich der Eisenbahnkreuzung mündet von Norden kommend ein Feldweg in die Gemeindestraße, ca. 55 m östlich der EK mündet von Norden kommend eine Gemeindestraße in diese Gemeindestraße.

Die Eisenbahnkreuzung ist im Bestand auf der Ostseite der Bahn entsprechend § 50 Abs. 6b StVO mit dem Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ „angekündigt. Südseitig fehlt die Ankündigung der Eisenbahnkreuzung entsprechend StVo.

Eisenbahnkreuzung in km 39,455

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens „Direktanbindung Horn“ soll im Bereich der Trassenneulage in Projekt-km 39,455 der eingleisigen, nicht elektrifizierten ÖBB-Strecke Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp eine neue Eisenbahnkreuzung mit einer Gemeindestraße (Wirtschaftsweg) neu errichtet werden. Hier quert die Gemeindestraße (Wirtschaftsweg) das Streckengleis im Gemeindegebiet von Horn.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit der Bahn im Annäherungsbereich zur EK beträgt zukünftig in beiden Richtungen 110 km/h. Die Frequenz auf der Bahn beträgt zukünftig durchschnittlich 46 Zugfahrten in 24 Stunden. Die Gleiseindeckung soll aus Gummiplatten erfolgen.

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Straße beträgt beidseitig der EK theoretisch 100 km/h (Freiland). Für die Fahrzeugfrequenz auf der Straße gibt es keine Angaben, die Straße dient hauptsächlich dem landwirtschaftlichen Verkehr. Zukünftig umfasst die Breite der baulichen Ausgestaltung der Straße im Kreuzungsbereich, senkrecht zur Straßenachse gemessen, 4,50 m Fahrbahn. Die Fahrbahnbreite vor bzw. nach der Eisenbahnkreuzung beträgt beidseitig der Bahn ebenfalls 4,50 m. Die Breite der Gleiseindeckung beträgt zukünftig 8,40 m. Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 69°.

Ca. 6 m westlich östlich der Eisenbahnkreuzung mündet von Süden kommend ein Wirtschaftsweg in die Gemeindestraße, ca. 12 m östlich der EK münden von Norden und Süden kommend Wirtschaftswege in diese Gemeindestraße.

C) GUTACHTEN:

Entsprechend § 4 EisbKrV 2012 sind folgende Arten der Sicherung möglich:

1. *Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes;*
2. *Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;*
3. *Lichtzeichen;*
4. *Lichtzeichen mit Schranken oder*
5. *Bewachung.*

Entsprechend § 35 EisbKrV 2012 kann eine Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert werden, wenn

1. *die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 80 km/h beträgt und*
2. *der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt höchstens 400 m beträgt und der Sichtraum im erforderlichen Ausmaß vorhanden ist und*
3. *der erforderliche Sichtraum nicht durch stehende oder sich bewegende Schienenfahrzeuge eingeschränkt wird und*
4. *nicht mehr als ein Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung der Straße vorhanden ist und*
5. *durchschnittlich auf der Straße täglich nicht mehr als 3000 Kraftfahrzeuge innerhalb von 24 Stunden verkehren und*
6. *dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.*

Entsprechend § 36 EisbKrV 2012 kann eine Eisenbahnkreuzung mit Fahrzeugverkehr durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, wenn

1. *der gemäß § 45 zu ermittelnde erforderliche Abstand des Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt nicht mehr als 120 m beträgt und*
2. *die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Straße nicht mehr als 3000 KFZ innerhalb 24 Stunden beträgt und*
3. *dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.*

Entsprechend § 37 EisbKrV 2012 kann eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen gesichert werden, wenn

1. *die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung < 140 km/h beträgt,*
2. *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*

3. *dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.*

Entsprechend § 38 EisbKrV 2012 ist eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn

1. *die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 gesichert werden kann oder*
2. *die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h, jedoch < 160 km/h, beträgt.*
3. *Die Schranken können als Halbschranken ausgeführt werden, wenn die in § 32 (Mindestbreite der Fahrbahn > 5,80 m; einer Länge von etwa 80 m vor bis etwa 80 m nach der Eisenbahnkreuzung; Sperrlinie; bzw. > 5,20 m auf 30 m mit Leitlinie) normierten Voraussetzungen vorliegen und die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 120 Sekunden beträgt.*

Eisenbahnkreuzung in km 35,828

a) Art der Sicherung

Für die Festlegung der Art der Sicherung sind folgende Parameter gegeben:

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt zukünftig in Richtung 1 110 km/h und in Richtung 2 100 km/h.

Die Straßenbreite im Bereich der Eisenbahnkreuzung beträgt 6,00 m Fahrbahn + ca. 1,50 m Gehweg.

Die Verkehrsfrequenz beträgt ca. 5000 KFZ. Angaben zu Fahrradfahrer und Fußgänger sind nicht vorhanden.

Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 60°.

Die Einschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage erfolgt in beiden Richtungen fahrtbewirkt, wobei jedoch unmittelbar westlich der Eisenbahnkreuzung die Haltestelle Breiteneich innerhalb der Einschaltstrecke liegt.

Die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung beträgt **in der Regel mehr als 120 Sekunden**.

Die Fernüberwachung soll in der BFZ Wien Stadlau erfolgen.

Entscheidung über die der Art der Sicherung:

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV 2012 (Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes) sowie gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EisbKrV 2012 (Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus) ist auf Grund der Geschwindigkeit auf der Bahn nicht zulässig.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisebKrV 2012 (Lichtzeichen) ist auf Grund der Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht zulässig. Durch diese Zeit ist auch eine Ausführung der Schranken als Halbschranken nicht zulässig.

Die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Projekt-km 35,828 der ÖBB-Strecke Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp mit der Landesstraße B45 hat daher wie derzeit im Bestand

- **gemäß § 4 Abs. 1 Zif. 4 EisebKrV durch Lichtzeichen mit Schranken (zweiteilige Vollschrankenanlage mit versetztem Schließen)**

zu erfolgen.

Festlegung von Zusatzeinrichtungen gem. § 12 EisebKrV 2012:

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung dient dem Fahrzeugverkehr und dem Fußgängerverkehr.

Als Zusatzeinrichtung ist daher beidseitig der Bahn

- **ein elektrisches / elektronisches Läutewerk**

anzubringen.

Maßnahmen im Störfall gem. § 95 EisebKrV 2012:

Als Sofortmaßnahme im Störfall wird gemäß §95 Abs. 1 und Abs. 2 EisebKrV 2012 vorgegangen. Entsprechend § 95 Abs. 2 ist spätestens zwei Stunden nach Anzeige der Störung in der überwachenden Stelle oder nach Erhalt der Meldung einer Störung die Bewachung der Eisenbahnkreuzung vorzusehen.

Hinweise zu den vorgelegten Planunterlagen:

Festgestellt wird, dass die seitens ÖBB vorgelegten Unterlagen nur so weit geprüft wurden, als es für die Beurteilung der Art der Sicherung gemäß § 49 (2) EisebG 1957 erforderlich ist.

b) Verkehrstechnische Maßnahmen

Bodenmarkierungen (Haltelinien, trichterförmige Querstreifen) sind im Bestand vorhanden.

Folgende Markierungen sind zu ergänzen:

- Zwischen Straßenfahrbahn und Gehweg ist im Bereich der Eisenbahnkreuzung innerhalb der Schrankenbäume eine durchgezogene Randlinie anzubringen.

Eisenbahnkreuzung in km 36,039

a) Art der Sicherung

Für die Festlegung der Art der Sicherung sind folgende Parameter gegeben:

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt zukünftig in beiden Richtungen 110 km/h.

Die Straßenbreite im Bereich der Eisenbahnkreuzung beträgt zukünftig 5,00 m Fahrbahn.

Angaben zur KFZ-Frequenz sowie Fahrradfahrer und Fußgänger sind nicht vorhanden. Die Ek dient in erster Linie dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 115°.

Die Einschaltung der zukünftigen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage erfolgt in beiden Richtungen fahrtbewirkt, wobei jedoch innerhalb der Einschaltstrecke die Haltestelle Breiteneich liegt.

Die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung beträgt **in der Regel mehr als 120 Sekunden**.

Die Fernüberwachung soll in der BFZ Wien Stadlau erfolgen.

Entscheidung über die der Art der Sicherung:

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisebKrV 2012 (Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes) sowie gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EisebKrV 2012 (Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus) ist auf Grund der Geschwindigkeit auf der Bahn nicht zulässig.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisebKrV 2012 (Lichtzeichen) ist auf Grund der Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht zulässig. Durch diese Zeit und auf Grund der Fahrbahnbreite ist auch eine Ausführung der Schranken als Halbschranken nicht zulässig.

Die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Projekt-km 36,039 der ÖBB-Strecke Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp mit einer Gemeindestraße hat daher

- **gemäß § 4 Abs. 1 Zif. 4 EisebKrV durch Lichtzeichen mit Schranken (einteilige Vollschrankenanlage)**

zu erfolgen.

Festlegung von Zusatzeinrichtungen gem. § 12 EisebKrV 2012:

Es gibt keinen nennenswerten Fußgängerverkehr.

Es sind daher keine Zusatzeinrichtungen gemäß § 12 EisebKrV 2012 erforderlich.

Maßnahmen im Störfall gem. § 95 EiseKrV 2012:

Als Sofortmaßnahme im Störfall wird gemäß §95 Abs. 1 und Abs. 2 EiseKrV 2012 vorgegangen. Entsprechend § 95 Abs. 2 ist spätestens zwei Stunden nach Anzeige der Störung in der überwachenden Stelle oder nach Erhalt der Meldung einer Störung die Bewachung der Eisenbahnkreuzung vorzusehen.

Hinweise zu den vorgelegten Planunterlagen:

Festgestellt wird, dass die seitens ÖBB vorgelegten Unterlagen nur so weit geprüft wurden, als es für die Beurteilung der Art der Sicherung gemäß § 49 (2) EiseG 1957 erforderlich ist.

b) Verkehrstechnische Maßnahmen

- Die Eisenbahnkreuzung ist beidseitig der Bahn entsprechend § 50 Abs. 6a StVO mit dem Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“ anzukündigen.

Eisenbahnkreuzung in km 39,455

a) Art der Sicherung

Für die Festlegung der Art der Sicherung sind folgende Parameter gegeben:

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt zukünftig in beiden Richtungen 110 km/h.

Die Straßenbreite im Bereich der Eisenbahnkreuzung beträgt 4,50 m.

Angaben zur KFZ-Frequenz sowie Fahrradfahrer und Fußgänger sind nicht vorhanden. Die Ek dient in erster Linie dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Der Kreuzungswinkel mit der Bahn beträgt 69°.

Die Einschaltung der zukünftigen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage erfolgt in beiden Richtungen fahrbewirkt.

Die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung beträgt **in der Regel weniger als 60 Sekunden**.

Die Fernüberwachung soll in der BFZ Wien Stadlau erfolgen.

Entscheidung über die Art der Sicherung:

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EiseKrV 2012 (Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes) sowie gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EiseKrV 2012 (Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus) ist auf Grund der Geschwindigkeit auf der Bahn nicht zulässig.

Die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Projekt-km 36,039 der ÖBB-Strecke Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp mit einer Gemeindestraße hat daher

- **gemäß § 4 Abs. 1 Zif. 3 EisbKrV durch Lichtzeichen**

zu erfolgen.

Festlegung von Zusatzeinrichtungen gem. § 12 EisbKrV 2012:

Es gibt keinen nennenswerten Fußgängerverkehr.

Es sind daher keine Zusatzeinrichtungen gemäß § 12 EisbKrV 2012 erforderlich.

Maßnahmen im Störfall gem. § 95 EisbKrV 2012:

Als Sofortmaßnahme im Störfall wird gemäß §95 Abs. 1 und Abs. 2 EisbKrV 2012 vorgegangen. Entsprechend § 95 Abs. 2 ist spätestens zwei Stunden nach Anzeige der Störung in der überwachenden Stelle oder nach Erhalt der Meldung einer Störung die Bewachung der Eisenbahnkreuzung vorzusehen.

Hinweise zu den vorgelegten Planunterlagen:

Festgestellt wird, dass die seitens ÖBB vorgelegten Unterlagen nur so weit geprüft wurden, als es für die Beurteilung der Art der Sicherung gemäß § 49 (2) EisbG 1957 erforderlich ist.

b) Verkehrstechnische Maßnahmen

- Die Eisenbahnkreuzung ist beidseitig der Bahn entsprechend § 50 Abs. 6b StVO mit dem Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ anzukündigen.
- Die Fahrbahn der Gemeindestraße ist im Anschluss an die Gleiseindeckung beidseitig der Bahn auf einer Länge von 8 m bituminös zu befestigen.

Zusammenfassung

Nach Überprüfung der vorgelegten Unterlagen sowie nach Vornahme eines Lokalaugenscheines am 19. Mai 2026 ist aus Sicht des Fachbereiches Verkehrswesen (Schiene und Straße), unter Einhaltung der im Gutachten angeführten Arten der Sicherungen sowie der zusätzlichen verkehrstechnischen Maßnahmen die Verkehrssicherheit sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene gegeben.