



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH V - GU 1-2/15

Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen,

Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen

KURZFASSUNG

Die Hauptstrecke der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen von Wien nach Baden wies mit Stand vom Dezember 2014 insgesamt 41 Eisenbahnkreuzungen auf, wovon 28 technisch gesichert waren. Innerhalb von fünf Jahren traten 38 Unfälle an diesen Eisenbahnkreuzungen auf, die fast ausschließlich fremdverschuldet waren. Die Unfälle waren meist auf die Unachtsamkeit von Kraftfahrerinnen bzw. Kraftfahrern zurückzuführen.

Das beabsichtigte Auflassen von einigen technisch nicht gesicherten Eisenbahnkreuzungen bzw. deren nachträgliche technische Sicherung sowie die Umsetzung von zum Teil bereits vorliegenden Ergebnissen der gemäß Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 österreichweit vorgesehenen behördlichen Überprüfungen aller Eisenbahnkreuzungen lässt grundsätzlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit an den Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen in den kommenden Jahren erwarten.

Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen war bemüht, alle behördlichen Auflagen für Eisenbahnkreuzungen einzuhalten und durch eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit das richtige Verhalten von Verkehrsteilnehmenden zu fördern.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	7
2. Rechtliche Grundlagen	8
3. Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	9
4. Vorfälle	17
5. Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien	26
6. Öffentlichkeitsarbeit	32
7. Zusammenfassung der Empfehlungen	33

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tabelle 1: Eisenbahnkreuzungen auf der Hauptstrecke der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen und deren Sicherung (Stand: Jänner 2013)	9
Tabelle 2: Anzahl der Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung (Stand: Dezember 2014)	11
Abbildung 1: Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Gürtelstraße (Bahn-km: 21,605), mit Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes	12
Abbildung 2: Eisenbahnkreuzung Guntramsdorf, Raiffeisengasse (Bahn-km: 17,344), mit Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus.....	13
Abbildung 3: Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Hauptstraße B 17 (Bahn-km: 20,090), mit Sicherung durch Lichtzeichen	14
Abbildung 4: Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Pfaffstättner Straße (Bahn-km: 21,521), mit Sicherung durch Lichtzeichen	15
Abbildung 5: Eisenbahnkreuzung Wien 23, Purkytgasse (Bahn-km: 5,454), mit Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken.....	16
Tabelle 3: Anzahl der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach der Örtlichkeit.....	18
Tabelle 4: Anzahl der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach den Unfallfolgen	21
Tabelle 5: Anzahl der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach der Art der Teilnahme am Verkehr	22
Tabelle 6: Anzahl der Unfälle an Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung.....	23

Abbildung 6: Verkehrstechnisch ungünstige Einbindung des Fußweges der Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Rathausgasse (Bahn-km: 13,170), an eine stark befahrene Straße	27
Abbildung 7: Verkehrstechnisch ungünstige Einbindung des Fußweges der Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Rathausgasse (Bahn-km: 13,170), an eine stark befahrene Straße	28
Abbildung 8: Sichtbehindernd parkender Personenkraftwagen vor der Eisenbahnkreuzung Guntramsdorf, Lichteneckergasse (Bahn-km: 17,510)	29
Abbildung 9: Sichtverdeckend parkender Kastenwagen vor der Eisenbahnkreuzung Guntramsdorf, Lichteneckergasse (Bahn-km: 17,510).....	29

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
Abs	Absatz
B	Bundesstraße
bzw.	beziehungsweise
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV.....	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EisbVO 2003	Eisenbahnverordnung 2003
EUR.....	Euro
gem.....	gemäß
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
km.....	Kilometer
leg. cit.	legis citatae
lt.....	laut
m	Meter

MeldeVO-Eisb 2006	Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldung von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmungen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft
Pkt.	Punkt
rd.	rund
s.	siehe
s.a.....	siehe auch
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
Tab.	Tabelle
u.a.	unter anderem
vgl.....	vergleiche
z.T.	zum Teil

GLOSSAR

Andreaskreuz

Verkehrszeichen, das eine Eisenbahnkreuzung anzeigt.

Deckungssignal

Hauptsignal vor einer Gefahrenstelle.

Eisenbahnkreuzung

Schienengleicher Eisenbahnübergang.

Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal

Weißes Blinklicht oder weißes Dauerlicht, welches der Triebfahrzeugführerin bzw. dem Triebfahrzeugführer anzeigt, dass die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage dem Straßenverkehr Halt gebietet.

Pfeifpflock

Vor Eisenbahnkreuzungen stehende Signaltafel gemäß EisbBBV, ab der von der Triebfahrzeugführerin bzw. dem Triebfahrzeugführer Pfeifsignale zu geben sind.

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen einer sicherheitstechnischen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Einleitung

1.1 Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf eigener und fremder Eisenbahninfrastruktur erbringt. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen ist ein Tochterunternehmen der Wiener Stadtwerke Holding Aktiengesellschaft.

1.2 Die vorliegende Prüfung gem. § 73c der Wiener Stadtverfassung (Sicherheitskontrolle) in Verbindung mit § 73b Abs 2 leg. cit. beschränkte sich auf Eisenbahnkreuzungen, die auf der Hauptstrecke der eigenen Eisenbahninfrastruktur der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen liegen. Die Hauptstrecke reicht von der Haltestelle Schedifkaplatz im 12. Wiener Gemeindebezirk bis zum Frachtenbahnhof Leersdorf in der Stadtgemeinde Baden in Niederösterreich. Eisenbahnkreuzungen auf Strecken, die von der Hauptstrecke abzweigen, blieben außer Betracht. Dazu gehört die Strecke, die von Guntramsdorf kommend in das Industriezentrum Niederösterreich Süd führt, sowie die Strecke, die ausgehend von Traiskirchen bis zur Aspangbahn der ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft reicht. Diese Strecken werden ausschließlich von Güterzügen bzw. Verschublokomotiven befahren.

1.3 Die Hauptstrecke der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wird in erster Linie von Personenzügen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen benützt. Auf einem Abschnitt der Hauptstrecke zwischen Guntramsdorf und Traiskirchen verkehren vereinzelt auch Güterzüge bzw. Verschublokomotiven der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH.

1.4 Die Hauptstrecke der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen verfügt über zahlreiche öffentliche Eisenbahnkreuzungen. Diese sind z.T. stark frequentiert, da die Hauptstrecke in einem dicht besiedelten und verkehrsreichen Raum liegt.

1.5 Nicht öffentliche schienengleiche Eisenbahnübergänge, wie sie auf der Hauptstrecke beispielsweise in Wiener Neudorf in Niederösterreich vorkommen, wurden nicht geprüft.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1 Das Eisenbahnunternehmen hat die Eisenbahnkreuzungen gemäß EisbKrV zu sichern. Das gilt unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und die Trägerin bzw. der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben.

2.2 Über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hat die dafür zuständige Behörde gemäß EisbKrV im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei insbesondere auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits Bedacht zu nehmen ist.

2.3 Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann gemäß EisbKrV durch verschiedene Arten vorgenommen werden. Dazu gehören - vollständig aufgezählt - das Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes, die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus, Lichtzeichen, Lichtzeichen mit Schranken und die Bewachung.

2.4 Neben Lichtzeichen und Schranken sind Andreaskreuze und bestimmte Vorschriftszeichen Bestandteile der Sicherung der Eisenbahnkreuzung. Zu den Vorschriftszeichen zählt gemäß EisbKrV u.a. das in der StVO. 1960 festgelegte Verkehrszeichen *Halt*. Dieses Vorschriftszeichen kann durch die Zusatztafeln *Richtungspfeil* und *auf Pfeifsignal achten* ergänzt sein.

3. Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

3.1 Auf der Hauptstrecke der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen befinden sich zahlreiche Eisenbahnkreuzungen, die auf verschiedene Arten gesichert sind (s. Tab. 1).

Tabelle 1: Eisenbahnkreuzungen auf der Hauptstrecke der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen und deren Sicherung (Stand: Jänner 2013)

Bahn-km	Bezeichnung	Art der Sicherung
5,309	Wien 23, Anton-Baumgartner-Straße	Lichtzeichen
5,454	Wien 23, Purkytgasse	Lichtzeichen mit Schranken
5,930	Wien 23, Rossakgasse	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
6,227	Wien 23, Goldhamnergasse	Lichtzeichen
6,568	Wien 23, Sobotagasse	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
6,679	Wien 23, Hauptstraße B 17 (Neu Erlaa)	Lichtzeichen
6,970	Wien 23, Erlaaer Straße	Lichtzeichen
7,005	Vösendorf, Erlaaer Straße	Lichtzeichen
7,180	Vösendorf, Schönbrunner Allee	Lichtzeichen
7,852	Vösendorf, Konsumstraße	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
8,446	Vösendorf, Ortsstraße	Lichtzeichen
12,757	Wiener Neudorf, Hauptstraße	Lichtzeichen
13,028	Wiener Neudorf, Hauptstraße B 17	Lichtzeichen
13,064	Wiener Neudorf, gegenüber Parkstraße	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
13,170	Wiener Neudorf, Rathausgasse	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
13,265	Wiener Neudorf, Schillerstraße	Lichtzeichen
13,767	Wiener Neudorf, Brown-Boveri-Straße	Lichtzeichen
15,030	Guntramsdorf, Hauptstraße B 17 (Neu Guntramsdorf)	Lichtzeichen
15,330	Guntramsdorf, Haltestelle Neu Guntramsdorf	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
17,111	Guntramsdorf, Hauptstraße	Lichtzeichen
17,295	Guntramsdorf, Am Kirchanger	Lichtzeichen
17,344	Guntramsdorf, Raiffeisengasse	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
17,510	Guntramsdorf, Lichteneckergasse	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
17,680	Guntramsdorf, Steinfeldgasse	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
18,849	Traiskirchen, Wienerbergstraße	Lichtzeichen
19,070	Traiskirchen, gegenüber Gumpoldskirchner Straße	Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes
19,670	Traiskirchen, Anton-Hermann-Straße	Lichtzeichen
19,846	Traiskirchen, Schulgasse	Lichtzeichen
20,090	Traiskirchen, Hauptstraße B 17 (Möllersdorf)	Lichtzeichen
20,636	Traiskirchen, Oskar-Helmer-Straße	Lichtzeichen mit Schranken
21,102	Traiskirchen, Michael-Buchberger-Straße	Lichtzeichen
21,433	Traiskirchen, Otto-Glöckel-Straße	Lichtzeichen

Bahn-km	Bezeichnung	Art der Sicherung
21,485	Traiskirchen, Dr.-Anton-Probst-Platz	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
21,521	Traiskirchen, Pfaffstättner Straße	Lichtzeichen
21,605	Traiskirchen, Gürtelstraße	Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes
21,864	Traiskirchen, Alois-Lutter-Straße	Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes
22,014	Traiskirchen, Steinfeldgasse	Lichtzeichen
22,875	Traiskirchen, Landesstraße 4011	Lichtzeichen mit Schranken
23,350	Traiskirchen, Josefsthaller Straße (Landesstraße 4012)	Lichtzeichen
23,646	Traiskirchen, Seeligerstraße	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
24,030	Pfaffstätten, Landesstraße 4011	Lichtzeichen
24,386	Baden, Kleingartenweg	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
24,767	Baden, Kastnerweg	Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
25,174	Baden, Dr.-Julius-Hahn-Straße	Lichtzeichen

Quelle: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

3.2 Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen ließ am 29. April 2013 die Eisenbahnkreuzung Rossakgasse (Bahn-km: 5,930) im 23. Wiener Gemeindebezirk auf. Dies geschah auf der Grundlage eines Bescheides der Magistratsabteilung 64 vom 1. August 2011, mit dem auch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die beabsichtigte Errichtung von Bauten für die Remise Inzersdorf erteilt worden war. Die technisch nicht gesicherte Eisenbahnkreuzung in der Rossakgasse war zuvor als Häufungspunkt von Unfällen mit Kraftfahrzeugen aufgefallen (vgl. Tab. 3).

3.3 Im Jahr 2014 wurden zwei weitere technisch nicht gesicherte Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. Es handelte sich um die Eisenbahnkreuzungen Traiskirchen, gegenüber Gumpoldskirchner Straße (Bahn-km: 19,070) und Traiskirchen, Alois-Lutter-Straße (Bahn-km: 21,864), mit Fußwegen. Die Stadtgemeinde Traiskirchen erklärte sich bereit, sich aktiv an den Maßnahmen beim Auflassen der Eisenbahnkreuzungen durch geeignete Rückbaumaßnahmen zur Absicherung der Eisenbahntrasse gegenüber den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen zu beteiligen, wie aus einem Schreiben der Stadtgemeinde Traiskirchen an die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen vom 17. Jänner 2014 hervorging.

3.4 Durch das Auflassen der Eisenbahnkreuzungen reduzierte sich die Anzahl der Eisenbahnkreuzungen mit Stand vom Dezember 2014 von insgesamt 44 auf 41. Rund zwei Drittel der Eisenbahnkreuzungen waren zu diesem Zeitpunkt technisch gesichert (s. Tab. 2).

Tabelle 2: Anzahl der Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung (Stand: Dezember 2014)

Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung	Anzahl
Keine technische Sicherung	13
Lichtzeichen	25
Lichtzeichen mit Schranken	3
Summe	41

Quelle: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

3.5 Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen legte dem Stadtrechnungshof Wien die eisenbahnrechtlichen Bescheide zu den Eisenbahnkreuzungen vor. Dazu gehörten behördliche Entscheidungen gemäß EisbG über die zur Anwendung kommende Sicherung der Eisenbahnkreuzung sowie Bau- und Betriebsbewilligungen von Eisenbahnkreuzungen. Die stichprobenweise Einschau in die Bescheide ergab, dass die darin enthaltenen Auflagen von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen eingehalten wurden.

3.6 Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen beabsichtigte lt. deren Angaben im Jahr 2015, eine Erneuerung der Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Pfaffstättner Straße (Bahn-km: 21,521, s. Abb. 4) durchzuführen, wobei die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung beibehalten werden sollte. Im Zuge dieser Erneuerung sollte die nahe gelegene Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Dr.-Anton-Probst-Platz (Bahn-km: 21,485), mit einem Fußweg aufgelassen werden. Außerdem wäre auch geplant gewesen, die Eisenbahnkreuzungen Guntramsdorf, Raiffeisengasse (Bahn-km: 17,344), Guntramsdorf, Lichteneckergasse (Bahn-km: 17,510) und Guntramsdorf, Steinfeldgasse (Bahn-km: 17,680), in Abstimmung mit der Marktgemeinde Guntramsdorf je nach Erfordernis technisch zu sichern.

3.7 Die Abb.1 bis Abb. 5 zeigen eine Auswahl der vielfältigen Ausführungsformen der Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, die sich aufgrund unterschiedlicher verkehrstechnischer und örtlicher Gegebenheiten durch eisenbahnbehördliche Vorschriften ergeben haben.

3.8 Die technisch nicht gesicherte Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Gürtelstraße (Bahn-km: 21,605), diente Fußgängerinnen bzw. Fußgängern zum Überqueren der Gleise. Die Sicherung erfolgte durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes. Die Beschilderung umfasste auf beiden Seiten der Bahn ein doppeltes Andreaskreuz und das Gebotszeichen *Fußweg*. Rot-weiß markierte Bügelsteher dienten als Umlaufsperrung, um die Annäherungsgeschwindigkeit der Fußgängerinnen bzw. Fußgänger zu reduzieren und die Aufmerksamkeit auf sich möglicherweise nähernde Personenzüge zu erhöhen.

Abbildung 1: Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Gürtelstraße (Bahn-km: 21,605), mit Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.9 Die Eisenbahnkreuzung Guntramsdorf, Raiffeisengasse (Bahn-km: 17,344), war technisch nicht gesichert. Die Sicherung erfolgte durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus. Die Beschilderung bestand auf beiden Seiten der Bahn aus einem doppelten Andreaskreuz und dem Vorrangzeichen *Halt* mit der Zusatztafel *auf Pfeifsignal achten*.

Abbildung 2: Eisenbahnkreuzung Guntramsdorf, Raiffeisengasse (Bahn-km: 17,344), mit Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.10 Die Abb. 3 zeigt die Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Hauptstraße B 17 (Bahn-km: 20,090), mit Lichtzeichen. Als Einrichtung zur Abgabe von Lichtzeichen dienten zwei übereinander angeordnete kreisrunde Signalgeber mit schwarzem Hintergrund. Der schwarze Hintergrund war innen mit einer weißen und außen mit einer roten Umrandung versehen. In der Grundstellung zeigten die Signalgeber kein Licht. Mit Beginn des Anhaltegebotes zeigten die Signalgeber vier Sekunden lang gelbes Dauerlicht und anschließend bis zum Ausschalten der Lichtzeichen rotes Dauerlicht.

Abbildung 3: Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Hauptstraße B 17 (Bahn-km: 20,090), mit Sicherung durch Lichtzeichen



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.11 Sicherungsanlagen älterer Bauart verfügten als Lichtzeichen an den Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen anstelle von Dauerlicht über Blinklicht. So waren zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien auf der Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Pfaffstättner Straße (Bahn-km: 21,521), noch rote Wechselblinker auf dreieckigem Hintergrund im Einsatz (s. Abb. 4).

Abbildung 4: Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Pfaffstättner Straße (Bahn-km: 21,521), mit Sicherung durch Lichtzeichen



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.12 Die Eisenbahnkreuzung Wien 23, Purkytgasse (Bahn-km: 5,454), war mit Lichtzeichen und Schranken gesichert. Die Lichtzeichen waren als rotes Blinklicht auf quadratischem Hintergrund ausgerüstet. Die Schrankenanlage bestand aus beidseitig der Bahn angebrachten Halbschranken ohne Hängegitter (s. Abb. 5). Die Sicherungsanlage, die aufgrund des eisenbahnrechtlichen Bescheides des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen mit einem Blinklicht und mit einem Läutewerk auszurüsten war, war bereits im Jahr 1966 genehmigt worden.

Abbildung 5: Eisenbahnkreuzung Wien 23, Purkytgasse (Bahn-km: 5,454), mit Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.13 Die Behörden haben gemäß EisbKrV von Amts wegen Eisenbahnkreuzungen daraufhin zu überprüfen, ob die bestehenden Sicherungseinrichtungen beibehalten werden können oder ob diese abzuändern sind. Eisenbahnkreuzungen mit technischer Sicherung sind innerhalb von 12 Jahren ab dem Inkrafttreten der EisbKrV mit 1. September 2012 von der Behörde zu überprüfen, wobei die Ausführungsfristen für im Rahmen der Überprüfung vorgeschriebene Änderungen spätestens 17 Jahre nach dem Inkrafttreten der EisbKrV enden müssen. Für die Überprüfungen von Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerverkehr allein oder mit Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerverkehr gemeinsam mit Radfahrverkehr galten deutlich kürzere Fristen. Im Einführungserlass zur EisbKrV der obersten Eisenbahnbehörde vom 27. August 2012 wurde außerdem festgehalten, dass Eisenbahnkreuzungen mit Unfallhäufungen prioritär zu überprüfen sind.

3.14 Laut Angaben der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen lagen zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien schon einige behördliche Überprüfungsergebnisse vor. So müssten die Sicherungsanlagen der Eisenbahnkreuzungen Traiskirchen, Otto-Glöckel-Straße (Bahn-km: 21,433) und Traiskirchen, Pfaffstättner Straße (Bahn-km: 21,521), durch Lichtzeichen neuerer Bauart ersetzt werden. Zusätzliche Signalgeber wären zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an den Eisenbahnkreuzungen zu installieren.

zungen Traiskirchen, Michael-Buchberger-Straße (Bahn-km: 21,102) und Traiskirchen, Josefthaler Straße (Bahn-km: 23,350), anzubringen.

3.15 Die Errichtung von Überführungen oder Unterführungen zur Vermeidung von niveaugleichen Eisenbahnübergängen war zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien nicht vorgesehen.

3.16 Zur Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und von Lichtzeichen durch Verkehrsteilnehmende können an Eisenbahnkreuzungen gemäß EisbG bildverarbeitende technische Einrichtungen verwendet werden, wodurch sich eine wirksame Reduktion von Zuwiderhandlungen ergeben kann. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen hatte zum Zeitpunkt der Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien an Eisenbahnkreuzungen noch keine Rotlichtüberwachungsanlagen, Geschwindigkeitsmessanlagen und Videoüberwachungsanlagen, die ausschließlich Eisenbahnkreuzungen überwachen, im Einsatz. Teilweise zeichneten Videoüberwachungsanlagen von Haltestellen nebenbei auch das Geschehen an nahen Eisenbahnkreuzungen auf. Die Errichtung von eigenen Videoüberwachungsanlagen war zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien lt. Angaben der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen für die Eisenbahnkreuzungen Vösendorf, Schönbrunner Allee (Bahn-km: 7,180), Wiener Neudorf, Schillerstraße (Bahn-km: 13,265), Traiskirchen, Wienerbergerstraße (Bahn-km: 18,849) und Traiskirchen, Schulgasse (Bahn-km: 19,846), geplant.

4. Vorfälle

4.1 Eisenbahnunternehmen sind gemäß EisbG verpflichtet, Unfälle, die beim Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn auftreten, unverzüglich der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden. Diese Meldepflicht betrifft gemäß MeldeVO-Eisb 2006 u.a. Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen an Eisenbahnkreuzungen sowie schwere Verletzungen und Tötungen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung. Außerdem sind der zuständigen Eisenbahnbehörde gemäß EisbVO 2003 Unfälle, bei denen Personen getötet oder schwer verletzt werden, Betriebsanlagen oder Fahrbetriebsmittel erheblich beschädigt werden oder Vorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregen, unverzüglich zu melden.

4.2 Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen legte dem Stadtrechnungshof Wien Meldungen über Unfälle an Eisenbahnkreuzungen aus den Jahren 2010 bis 2014 vor. Aus den Unfallmeldungen ergab sich die Anzahl der Unfälle an Eisenbahnkreuzungen je Örtlichkeit (s. Tab. 3).

Tabelle 3: Anzahl der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach der Örtlichkeit

Bahn-km	Bezeichnung	2010	2011	2012	2013	2014	Summe 2010 - 2014
5,309	Wien 23, Anton-Baumgartner-Straße		1			1	2
5,930	Wien 23, Rossakgasse	4		1			5
6,970	Wien 23, Erlaaer Straße				1		1
7,005	Vösendorf, Erlaaer Straße	1					1
7,180	Vösendorf, Schönbrunner Allee	1					1
7,852	Vösendorf, Konsumstraße				1		1
13,064	Wiener Neudorf, gegenüber Parkstraße	1					1
13,265	Wiener Neudorf, Schillerstraße				1	2	3
15,030	Guntramsdorf, Hauptstraße B 17 (Neu Guntramsdorf)					1	1
17,510	Guntramsdorf, Lichteneckergasse	1					1
17,680	Guntramsdorf, Steinfeldgasse	2				2	4
18,849	Traiskirchen, Wienerbergstraße	1	1	1			3
20,090	Traiskirchen, Hauptstraße B 17 (Möllersdorf)		1				1
20,636	Traiskirchen, Oskar-Helmer-Straße	1					1
21,102	Traiskirchen, Michael-Buchberger-Straße	2		1			3
21,521	Traiskirchen, Pfaffstättner Straße	2		1	2		5
23,350	Traiskirchen, Josefsthaller Straße (Landesstraße 4012)	1		1			2
23,646	Traiskirchen, Seeligerstraße					1	1
25,174	Baden, Dr.-Julius-Hahn-Straße	1					1
Summe		18	3	5	5	7	38

Quelle: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

4.3 Auf 19 Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen kam es im Zeitraum vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2014 zu Unfällen. Als Unfallhäufungsstel-

len erwiesen sich die Eisenbahnkreuzungen Wien 23, Rossakgasse (Bahn-km: 5,930) und Traiskirchen, Pfaffstättner Straße (Bahn-km: 21,521). Die Eisenbahnkreuzung Wien 23, Rossakgasse (Bahn-km: 5,930), wurde aufgelassen, wodurch die dort vorgekommene Unfallhäufung endgültig beendet werden konnte. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen plante zum Zeitpunkt der Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien die Erneuerung der Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Pfaffstättner Straße (Bahn-km: 21,521, s.a. Pkt. 3.6). Von Details, wie der Veränderung der Einschaltstrecken, abgesehen ging die Sicherungsanlage dieser Eisenbahnkreuzung zum Großteil noch auf die Errichtung im Jahr 1967 zurück.

4.4 Auf den Eisenbahnkreuzungen Wiener Neudorf, Schillerstraße (Bahn-km: 13,265), Traiskirchen, Wienerbergstraße (Bahn-km: 18,849) und Traiskirchen, Michael-Buchberger-Straße (Bahn-km: 21,102), kam es im Zeitraum vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2014 zu je drei Unfällen.

4.5 Über die Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Schillerstraße (Bahn-km: 13,265), war bereits im Jahr 2009 ein Unfalluntersuchungsbericht der damaligen Unfalluntersuchungsstelle des Bundes erstellt worden, nachdem sich am 1. Dezember 2008 um 17.55 Uhr bei Dunkelheit und trockener Fahrbahn ein Zusammenprall eines Schienenfahrzeuges mit einem Personenkraftwagen ereignet hatte. Der Lenker des Personenkraftwagens hatte in Fahrtrichtung zur Hauptstraße B 17 - *Wiener Neustädter Straße* trotz Halt gebietendem Lichtzeichen nicht vor der Eisenbahnkreuzung angehalten und war in die Eisenbahnkreuzung eingefahren, wo sich ein aus Wien kommender Personenzug gerade näherte. Für den Triebfahrzeugführer war der darauffolgende Zusammenstoß nicht mehr zu verhindern. Der Lenker des Personenkraftwagens wurde schwer verletzt. Der Schaden am Schienenfahrzeug der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen war erheblich. Es kam in weiterer Folge zu Betriebsbehinderungen durch Zugausfälle.

4.6 Als Ergebnis des Unfalluntersuchungsberichtes richtete die damalige Unfalluntersuchungsstelle des Bundes u.a. Sicherheitsempfehlungen an das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung als zuständige Eisenbahnbehörde, wonach über die Art der

Sicherung der Eisenbahnkreuzung und die Situierung der technischen Einrichtungen und Straßenverkehrszeichen eine Evaluierung des Bescheides des Bundesministeriums für Wissenschaft, Verkehr und Kunst vom 24. Juli 1996 über die eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall und die Betriebsbewilligung zur Sicherung der Eisenbahnkreuzung mit Lichtzeichen durchzuführen wäre. Diese Evaluierung wurde im Jahr 2009 durchgeführt und ergab eine verhältnismäßig geringfügige Anpassung ohne grundsätzliche Änderung der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung. Zu den ursprünglich acht Signalgebern kam aufgrund der ergänzenden Vorschreibung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung aus dem Jahr 2009 ein weiterer Signalgeber hinzu. Dieser sollte die Wahrscheinlichkeit reduzieren, dass Verkehrsteilnehmende, die in Richtung Hauptstraße B 17 unterwegs sind, das rote Dauerlicht an der Eisenbahnkreuzung übersehen.

4.7 Die zusätzliche Anbringung eines Signalgebers diene der Erhöhung der Verkehrssicherheit, vermochte aber die infolge aufgetretenen Unfälle vom 5. Jänner 2014 und vom 29. September 2014 nicht zu verhindern. Bei diesen Unfällen hatten zwei Lenker von Personenkraftwagen, die in Fahrtrichtung Hauptstraße B 17 unterwegs waren, durch Unachtsamkeit neuerlich das rote Dauerlicht übersehen, wodurch es jeweils zu einer Kollision mit einem herannahenden Schienenfahrzeug kam.

4.8 Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes untersuchte den Verkehrsunfall an der Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Josefthaler Straße (Bahn-km: 23,350), der sich am 20. März 2012 um 20.51 Uhr ereignet hatte. Während sich der Personenzug der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen in Fahrtrichtung Baden der Eisenbahnkreuzung näherte, fuhr eine Lenkerin eines Personenkraftwagens auf der Josefthaler Straße in Richtung Ortszentrum von Tribuswinkel. Sie missachtete das Rotlicht an der Eisenbahnkreuzung. Als sie die Eisenbahnkreuzung vorschriftswidrig überquerte, erfasste der notgebremste Personenzug den Personenkraftwagen und schleifte diesen rd. 15 m mit. Der mitgeschleifte Personenkraftwagen kollidierte mit einem Mast der Oberleitung, wodurch der Mast knickte und in weiterer Folge auf den hinteren Triebwagen des in Doppeltraktion geführten Personenzuges fiel. Die Lenkerin des Personenkraftwagens wurde eingeklemmt und schwer verletzt. Der Triebfahrzeugführer wurde leicht verletzt.

Der Sachschaden am Personenzug und an der Schieneninfrastruktur betrug nach erster Schätzung rd. 130.000,-- EUR. Außerdem kam es zu Zugausfällen und zu einer bis in die Morgenstunden andauernden Sperre eines Gleises.

4.9 Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wertete die Registriereinrichtungen der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und des Triebfahrzeuges aus. Die Registriereinrichtungen hatten einwandfrei funktioniert. Die Auswertung ergab, dass die Eisenbahnkreuzung ordnungsgemäß gesichert war und dem Triebfahrzeugführer die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal angezeigt worden war. Der Triebfahrzeugführer hatte lt. Untersuchungsbericht alle Bestimmungen der zutreffenden Regelwerke und die vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten eingehalten. Da sich die Lenkerin des Personenkraftwagens nicht an die damals geltende Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 hielt, kam es zum gegenständlichen Unfall mit schwerwiegenden Folgen.

4.10 In den Jahren 2010 bis 2014 waren rd. 29 % aller Unfälle an Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen mit einem Personenschaden verbunden, wie sich aus den Eintragungen aus der Tab. 4 ergibt.

Tabelle 4: Anzahl der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach den Unfallfolgen

Art der Teilnahme der Sicherung der Eisenbahnkreuzung	2010	2011	2012	2013	2014	Summe 2010 - 2014
Nur Sachschaden	14	2	3	2	6	27
Nur Personenschaden	0	0	1	1	0	2
Sachschaden und Personenschaden	4	1	1	2	1	9
Summe	18	3	5	5	7	38

Quelle: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

4.11 Am häufigsten waren Kraftfahrerinnen bzw. Kraftfahrer in die Unfälle an Eisenbahnkreuzungen verwickelt, deren Anteil betrug in den Jahren 2010 bis 2014 rd. 92 % (s. Tab. 5).

Tabelle 5: Anzahl der Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach der Art der Teilnahme am Verkehr

Art der Teilnahme am Verkehr	2010	2011	2012	2013	2014	Summe 2010 - 2014
Fußgängerinnen bzw. Fußgänger	0	1	1	1	0	3
Radfahrerinnen bzw. Radfahrer	0	0	0	0	0	0
Kraftfahrerinnen bzw. Kraftfahrer	18	2	4	4	7	35
Summe	18	3	5	5	7	38

Quelle: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

4.12 Radfahrerinnen bzw. Radfahrer wiesen im betrachteten Zeitraum an Eisenbahnkreuzungen keinen einzigen Unfall auf (s. Tab. 5). Fußgängerinnen bzw. Fußgänger waren hingegen an Unfällen an Eisenbahnkreuzungen dreimal beteiligt. Die Folgen können bei derartigen Unfällen erwartungsgemäß besonders schwerwiegend ausfallen, da der Kontakt von Fußgängerinnen bzw. Fußgängern mit dem Schienenfahrzeug bei einer Kollision ohne schützende Fahrzeughülle erfolgt.

4.13 Eine Fußgängerin überquerte am 15. Mai 2013 um 14.27 Uhr die Eisenbahnkreuzung Vösendorf, Konsumstraße (Bahn-km: 7,852), ohne darauf zu achten, ob sich ein Schienenfahrzeug nähert. Sie wurde von einem Personenzug trotz eingeleiteter Notbremsung bei gleichzeitiger Abgabe von Achtungssignalen erfasst und verstarb noch an der Unfallstelle. Im betrachteten Zeitraum war dieser Unfall der einzige Unfall mit Personenschaden, der lt. Unfallbericht mit dem Tod einer Unfallbeteiligten bzw. eines Unfallbeteiligten endete. Ob Schwerverletzte zu einem späteren Zeitpunkt an den Unfallfolgen verstarben, wurde vom Stadtrechnungshof Wien nicht erhoben. Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung war technisch nicht gesichert. Das entsprach der eisenbahnrechtlichen Genehmigung der Eisenbahnkreuzung.

4.14 Die beiden anderen Unfälle mit Fußgängerinnen bzw. Fußgängern ereigneten sich an den Eisenbahnkreuzungen Wien 23, Anton-Baumgartner-Straße (Bahn-km: 5,309) und Traiskirchen, Michael-Buchberger-Straße (Bahn-km: 21,102). Diese Eisenbahnkreuzungen waren mit Lichtzeichen gesichert. Die unfallbeteiligten Fußgängerinnen hatten trotz Rotlicht die Eisenbahnkreuzung überquert, wie dem jeweiligen Unfallbericht zu entnehmen war.

4.15 Die meisten Unfälle ereigneten sich an Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen (s. Tab. 6).

Tabelle 6: Anzahl der Unfälle an Eisenbahnkreuzungen, geordnet nach der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung

Art der Teilnahme der Sicherung der Eisenbahnkreuzung	2010	2011	2012	2013	2014	Summe 2010 - 2014
Keine technische Sicherung	8	0	1	1	3	13
Lichtzeichen	9	3	4	4	4	24
Lichtzeichen mit Schranken	1	0	0	0	0	1
Summe	18	3	5	5	7	38

Quelle: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

4.16 Wenn die Anzahl der Unfälle für Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen und Schranken aus der Tab. 6 zur Anzahl der Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen und Schranken aus der Tab. 2 in Beziehung gesetzt wird, dann zeigt sich, dass je Eisenbahnkreuzung mit Lichtzeichen und Schranken 0,33 Unfälle in den betrachteten fünf Jahren auftraten. Für Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen ergab sich mit durchschnittlich rund einem Unfall in fünf Jahren ein deutlich höherer Wert als bei Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen und Schranken. Dieser Umstand könnte u.a. darauf zurückzuführen sein, dass Schranken im geschlossenen Zustand eine Barriere bilden. Gegenüber Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen aber ohne Schranken erhöht sich durch diese Barriere die Wahrscheinlichkeit, dass Verkehrsteilnehmende vor der Eisenbahnkreuzung bei Halt gebietendem Lichtzeichen vorschriftsmäßig anhalten und somit durch ihr richtiges Verhalten Unfällen vorbeugen.

4.17 Der Rechnungshof hat in seinem Bericht *Sicherheit auf Nebenbahnen; Auswirkungen auf ein Regionalbahnkonzept, Reihe Bund 2008/1*, vom Jänner 2008 darauf hingewiesen, dass Eisenbahnkreuzungen mit Schrankenanlagen (abgesehen von bewachten Eisenbahnkreuzungen) die geringste Unfallhäufigkeit mit Personenschäden aufwiesen, und hatte daher dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie empfohlen, künftig vermehrt Eisenbahnkreuzungen mit Schrankenanlagen vorzusehen. Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie an den Rechnungshof würde es ebenfalls dieses Ziel verfolgen. Allerdings würden Schran-

kenanlagen längere Schließzeiten als Lichtzeichenanlagen aufweisen, weshalb von den Gebietskörperschaften des Öfteren der Wunsch nach dem Ersatz durch eine Lichtzeichenanlage vorgebracht werden würde.

4.18 Trotz des im zitierten Bericht des Rechnungshofes dargestellten Sicherheitsvorsprunges von Schrankenanlagen gegenüber Lichtzeichenanlagen kam es im Netz der ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft zu einer Reduktion der Schrankenanlagen zugunsten der Lichtzeichenanlagen von 72 % auf 66 % innerhalb von drei Jahren, wie vom Rechnungshof in seinem Bericht *Sicherheit auf Nebenbahnen; Follow-up-Überprüfung, Reihe Bund 2011/3*, vom März 2011 festgestellt worden war. Der Rechnungshof hielt trotz dieser Entwicklung an seiner ursprünglichen Empfehlung für Schrankenanlagen aus sicherheitstechnischen Überlegungen fest.

4.19 Auch bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wird bei den technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen der Anteil der Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen gegenüber jenen mit Lichtzeichen und Schranken leicht ansteigen, da die technisch nicht gesicherte Eisenbahnkreuzung Wien 23, Sobotagasse (Bahn-km: 6,568), noch im Jahr 2015 lt. Angaben der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen aufgrund einer behördlichen Festlegung durch Lichtzeichen ohne Schranken gesichert werden soll.

4.20 Die beabsichtigte technische Sicherung der Eisenbahnkreuzung Wien 23, Sobotagasse (Bahn-km: 6,568), ist ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wenn gleich es an dieser Eisenbahnkreuzung im Zeitraum vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2014 zu keinem Unfall kam. Aufgrund einer Veröffentlichung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, im Research Letter, Verkehr & Mobilität, *Unfallrisiko und Überwachungsmöglichkeiten von Eisenbahnkreuzungen*, Erscheinungsdatum 4/2008, ist bekannt, dass die Errichtung einer Lichtzeichenanlage bei einer bis dahin technisch nicht gesicherten Eisenbahnkreuzung das Unfallrisiko im Durchschnitt mehr als halbiert.

4.21 Bemerkenswert ist, dass am ersten Blick die technisch nicht gesicherten Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen etwa die gleiche An-

zahl von Unfällen wie Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen ohne Schranken aufweisen, was sich aus einem Vergleich der entsprechenden Verhältniszahlen, wie sie im Pkt. 4.17 gebildet wurden, ergibt. Eisenbahnkreuzungen ohne technische Sicherung sind allerdings in erster Linie noch an Stellen bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen vorzufinden, die hinsichtlich der Häufigkeit ihrer Benutzung durch Verkehrsteilnehmende im Gegensatz zu Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen von untergeordneter Bedeutung sind. Wenn die Anzahl der Unfälle an einer Eisenbahnkreuzung auf die Anzahl der Personen, die die Eisenbahnkreuzung überqueren, bezogen werden würde, ergäbe sich für die Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen eine deutlich höhere Verkehrssicherheit von Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen als von jenen ohne technische Sicherung.

4.22 Der einzige Unfall an einer Eisenbahnkreuzung mit Lichtzeichen und Schranken im Zeitraum vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2014 ereignete sich am 3. Dezember 2010. Die technische Sicherung der Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Oskar-Helmer-Straße (Bahn-km: 20,636), war defekt. Da angezeigt wurde, dass die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage nicht funktionierte, hielt der Triebfahrzeugführer vor der Eisenbahnkreuzung an. Vor dieser hatte auch der Lenker eines Personenkraftwagens angehalten. Der Triebfahrzeugführer setzte seine Fahrt fort, nachdem er vor dem Anfahren vorschriftsgemäß Achtungssignale abgegeben hatte. Obwohl sich der Personenzug lt. Angaben der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen dann schon auf der Eisenbahnkreuzung befand, fuhr der Lenker des Personenkraftwagens aufgrund eines Missverständnisses plötzlich an, wodurch es zu einer Kollision mit Sachschaden und in weiterer Folge zu Zugausfällen kam.

4.23 Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien in die Unfallberichte der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen im Zeitraum vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2014 ergab, dass mit einer Ausnahme alle Unfälle auf das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmenden zurückzuführen war. Am häufigsten kam es zur Missachtung des Rotlichtes oder des Verkehrszeichens *Halt* durch Kraftfahrerinnen bzw. Kraftfahrer an Eisenbahnkreuzungen, wodurch trotz vorschriftsgemäßer Reaktion der Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer ein Unfall nicht mehr zu verhindern war.

4.24 Am 1. Februar 2012 ereignete sich an der Eisenbahnkreuzung Traiskirchen, Wienerbergstraße (Bahn-km: 18,849), ein Unfall, bei dem die Ursache auf das Fehlverhalten der Triebfahrzeugführerin zurückzuführen war. Sie missachtete sowohl ein Deckungssignal als auch ein Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal. Dadurch konnte in weiterer Folge der Zusammenstoß mit einem Personenkraftwagen trotz sofortiger Notbremsung unter Abgabe von Achtungssignalen nicht mehr verhindert werden. Es entstand nur Sachschaden. Die Triebfahrzeugführerin wurde von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen nachgeschult und musste eine sogenannte Nachprüfung absolvieren. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien war die Triebfahrzeugführerin nicht mehr bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen beschäftigt.

4.25 An den Unfällen waren in der Regel Personenzüge der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen betroffen. In zwei Fällen kam es an den Eisenbahnkreuzungen zu Zusammenstößen mit Lokomotiven bzw. Güterzügen der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH. Lokomotiven bzw. Güterzüge sind viel seltener auf der Hauptstrecke der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen unterwegs als Personenzüge. Sie befahren außerdem nur einen Teil der Hauptstrecke. Am 24. September 2010 hielt der Lenker eines Kraftwagens trotz des Verkehrszeichens *Halt* nicht an. Kurz darauf näherte sich ein Güterzug der Eisenbahnkreuzung. Der Zusammenstoß der Lokomotive mit dem Anhänger des Kraftwagens konnte trotz Schnellbremsung der Lokomotive nicht mehr verhindert werden. Am 22. Oktober 2010 räumte der Lenker eines Personenkraftwagens mit Anhänger nach dem Überqueren der Eisenbahnkreuzung Vösendorf, Erlaaer Straße (Bahn-km: 7,005), den Gefahrenraum der Gleise nicht zur Gänze, wodurch die Lokomotive den Anhänger streifte und den Planenaufbau beschädigte.

5. Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien

5.1 Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass die Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Rathausgasse (Bahn-km: 13,170), auf der Seite der Hauptstraße B 17 - *Wiener Neustädterstraße* verkehrstechnisch ungünstig an den angrenzenden Straßenraum angeschlossen ist (s. Abb. 6).

Abbildung 6: Verkehrstechnisch ungünstige Einbindung des Fußweges der Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Rathausgasse (Bahn-km: 13,170), an eine stark befahrene Straße



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

5.2 Fußgängerinnen bzw. Fußgänger stand an der Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Rathausgasse (Bahn-km: 13,170), zwischen der Eisenbahntrasse und der Straße nur eine geschotterte Fläche zur Verfügung, von der aus eine sehr stark befahrene Straße ohne Schutzweg überquert werden muss (s. Abb. 7).

Abbildung 7: Verkehrstechnisch ungünstige Einbindung des Fußweges der Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Rathausgasse (Bahn-km: 13,170), an eine stark befahrene Straße



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

5.3 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, bei den zuständigen Behörden eine Prüfung anzuregen, ob bzw. wie die Benutzbarkeit der Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Rathausgasse (Bahn-km: 13,170), für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger verbessert werden kann.

5.4 Der Stadtrechnungshof Wien beobachtete an der Eisenbahnkreuzung Guntramsdorf, Lichteneckergasse (Bahn-km: 17,510), dass parkende Kraftfahrzeuge die für die Eisenbahnkreuzung relevanten Verkehrszeichen teilweise oder zur Gänze verdeckten, wodurch für Verkehrsteilnehmende, die sich der Eisenbahnkreuzung mit ihren Fahrzeugen nähern, die Wahrnehmbarkeit der Eisenbahnkreuzung herabgesetzt wurde (s. Abb. 8 und Abb. 9).

Abbildung 8: Sichtbehindernd parkender Personenkraftwagen vor der Eisenbahnkreuzung Guntramsdorf, Lichteneckergasse (Bahn-km: 17,510)



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Abbildung 9: Sichtverdeckend parkender Kastenwagen vor der Eisenbahnkreuzung Guntramsdorf, Lichteneckergasse (Bahn-km: 17,510)



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

5.5 Während eine Person mit dem Blickwinkel - wie auf Abb. 8 dargestellt - durch den knapp vor der Eisenbahnkreuzung parkenden Personenkraftwagen nur die Zusatztafel *auf Pfeifsignal achten* der am rechten Fahrbahnrand aufgestellten Verkehrszeichen nicht sehen kann, ist für eine Person mit dem Blickwinkel - wie auf Abb. 8 dargestellt - auch das Andreaskreuz und das Vorschriftszeichen *Halt* durch den abgestellten Kastenwagen nicht erkennbar.

5.6 Das Parken unmittelbar vor oder nach einer Eisenbahnkreuzung ist gemäß EISbKrV verboten, wenn durch das parkende Fahrzeug die Lenkerin bzw. der Lenker eines anderen Fahrzeuges gehindert wird, die Annäherung eines Schienenfahrzeuges oder Sicherungseinrichtungen rechtzeitig wahrzunehmen.

5.7 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen Eisenbahnkreuzungen, bei denen parkende Kraftfahrzeuge häufig die Sicht auf die Eisenbahnkreuzung beeinträchtigen, der örtlich zuständigen Bundespolizeidienststelle zu melden, um die Durchsetzung der Einhaltung des Parkverbotes gemäß EISbKrV zur Erhöhung der Sicherheit an der Eisenbahnkreuzung erwirken zu können. Gegebenenfalls wäre auch zu prüfen, ob verkehrstechnische oder straßenbauliche Maßnahmen an derartigen Stellen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angeregt werden sollten.

5.8 Die Eisenbahnkreuzungen Guntramsdorf, Lichteneckergasse (Bahn-km: 17,510) und Guntramsdorf, Steinfeldgasse (Bahn-km: 17,680), wurden am 6. Oktober 2014 in der Zeit von 14.42 Uhr bis 15.35 Uhr einer Beobachtung durch den Stadtrechnungshof Wien unterzogen. In diesem Zeitraum befuhren in jeder Fahrtrichtung jeweils vier Personenzüge der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen den Streckenabschnitt im Bereich der genannten Eisenbahnkreuzungen. Zwei von vier Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern in jeder Fahrtrichtung gaben vom Personenzug aus Pfeifsignale ab. Die andere Hälfte verzichtete vorschriftswidrig auf das Abgeben von Pfeifsignalen. Die Vororterhebung wurde im gleichen Streckenabschnitt am 21. Oktober 2014 zwischen 15.45 Uhr und 16.05 Uhr wiederholt. Zwei von vier Triebfahrzeugführerinnen

bzw. Triebfahrzeugführern gaben neuerlich keine akustischen Signale vom Personenzug aus ab.

5.9 Das Abgeben akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus auf den Eisenbahnkreuzungen Guntramsdorf, Lichteneckergasse (Bahn-km: 17,510) und Guntramsdorf, Steinfeldgasse (Bahn-km: 17,680), ist gemäß Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 27. Oktober 1965 über die *Angleichung der Sicherungen der Eisenbahnkreuzungen an die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 im Gebiet der Gemeinde Guntramsdorf* vorgeschrieben. In einer technischen Vorschrift der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen über *Pläne der Verkehrsstellen, Signal- und Weichenbezeichnungen, Eisenbahnkreuzungen, Pfeifhinweise und Geschwindigkeiten*, Tafel B1, Ausgabe XI/2014, ist festgehalten, dass Eisenbahnkreuzungen, vor denen Achtungssignale durch Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer zu geben sind, und vor denen Pfeifpflocke stehen, mit dem entsprechenden Symbol als solche gekennzeichnet sind. Die Eisenbahnkreuzungen Lichteneckergasse und Steinfeldgasse sind in der Tafel B 1 mit dem entsprechenden Symbol versehen, wie die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien ergab. Es wären daher ab dem Pfeifpflock vom Schienenfahrzeug aus wiederholt Pfeifsignale bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung zu geben gewesen, wobei die Pfeifsignale gemäß EISbKrV mindestens dreimal bei jeder Eisenbahnkreuzung erfolgen hätten müssen.

5.10 In der Vorschrift der Aktiengesellschaft der Lokalbahnen V4 über die *Sicherung von Eisenbahnkreuzungen*, die vom Bundesministerium für Verkehr am 14. August 1984 genehmigt worden war, ist klargestellt, dass die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus den sonst erforderlichen Sichtraum für Straßenbenützer ersetzt, der notwendig wäre, um das Annähern eines Schienenfahrzeuges an die Eisenbahnkreuzung rechtzeitig wahrnehmen zu können.

5.11 Weitere Beobachtungen des Stadtrechnungshofes Wien zeigten, dass auch an den Eisenbahnkreuzungen Vösendorf, Konsumstraße (Bahn-km: 7,852) und Traiskirchen, Dr.-Anton-Probst-Platz (Bahn-km: 21,485), nicht von allen Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern die vorgeschriebenen Pfeifsignale abgegeben wurden.

5.12 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen durch geeignete Schulungsmaßnahmen und Aufsichtsmaßnahmen sicherzustellen, dass die Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer bei Eisenbahnkreuzungen, die durch das Abgeben akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, tatsächlich Pfeifsignale abgeben.

6. Öffentlichkeitsarbeit

6.1 Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen hat im April 2014 eine Broschüre zum Thema *Sicher unterwegs mit der Badner Bahn* herausgegeben. Diese Broschüre sollte bei den Verkehrsteilnehmenden u.a. das Bewusstsein für das Gefahrenpotenzial an Eisenbahnkreuzungen schärfen, eine Übersicht für mögliche Gefahrenquellen an Eisenbahnkreuzungen vermitteln und einen Leitfaden für ein sicheres Verhalten an Eisenbahnkreuzungen bilden.

6.2 Die Erstauflage der Broschüre betrug 15.000 Stück. Die Broschüren wurden an den Kassenstellen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen zur Verteilung an die Öffentlichkeit aufgelegt. Lokale Medien berichteten in Zeitungsartikeln über diese Sicherheitsinitiative der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

6.3 Die Broschüren wurden bei Veranstaltungen, an denen die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen teilnahm, verteilt. Das geschah beispielsweise am publikumswirksamen Tramwaytag in der Hauptwerkstätte der Wiener Linien GmbH & Co KG. Außerdem wurden Volksschulen, auf deren Einzugsgebiet Eisenbahnkreuzungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen vorkommen, mit Broschüren zwecks Behandlung im Unterricht und Verteilung an die Volksschülerinnen bzw. Volksschüler versorgt.

6.4 Die Broschüre konnte zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien auf den Internetseiten der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen aufgerufen und heruntergeladen werden. Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien ergab, dass die Broschüre wertvolle Informationen über das richtige Verhalten von Verkehrsteilnehmenden an Eisenbahnkreuzungen enthielt. In der Broschüre wurden Verkehrszeichen,

Blinklicht, Dauerlicht und die Bedeutung von Pfeifsignalen an Eisenbahnkreuzungen anschaulich erläutert.

6.5 Nach Erscheinen der Sicherheitsbroschüre wurde monatlich ein Thema aus der Broschüre mit zusätzlichen Informationen auf den Internetseiten in den Vordergrund gerückt, um das Interesse für dieses wichtige Thema zu wecken bzw. zu erhöhen. So wurden im Mai 2014 die Verkehrszeichen von Eisenbahnkreuzungen dargestellt. In den Monaten darauf wurde ein nachvollziehbares Anschauungsmaterial über die verschiedenen Arten der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen veröffentlicht. Auch die Bewachung einer Eisenbahnkreuzung bei Ausfall von deren technischer Sicherung bildete einen Schwerpunkt, um den Verkehrsteilnehmenden das richtige Verhalten bei manueller Regelung von Eisenbahnkreuzungen in Erinnerung zu rufen bzw. beizubringen.

6.6 Der Stadtrechnungshof Wien wertete die Bemühungen der Öffentlichkeitsarbeit der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen als konstruktiven und wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Eisenbahnkreuzungen.

7. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Bei den zuständigen Behörden wäre eine Prüfung anzuregen, ob bzw. wie die Benutzbarkeit der Eisenbahnkreuzung Wiener Neudorf, Rathausgasse (Bahn-km: 13,170), für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger verbessert werden kann (s. Pkt. 5.3).

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

In Abstimmung mit der Gemeinde wird nach einer geeigneten Lösung zur Verbesserung der Situation für die Fußgängerinnen bzw. Fußgänger gesucht.

Empfehlung Nr. 2:

Eisenbahnkreuzungen, bei denen parkende Kraftfahrzeuge häufig die Sicht auf die Eisenbahnkreuzung beeinträchtigen, wären der örtlich zuständigen Bundespolizeidienststelle zu melden, um die Durchsetzung der Einhaltung des Parkverbotes gemäß

EisbKrV zur Erhöhung der Sicherheit an der Eisenbahnkreuzung erwirken zu können. Gegebenenfalls wäre auch zu prüfen, ob verkehrstechnische oder straßenbauliche Maßnahmen an derartigen Stellen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angeregt werden sollten (s. Pkt. 5.7).

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Die Polizeiinspektion Guntramsdorf wurde im Zuge eines Dienststellenbesuches zur Überprüfung der Einhaltung des Parkverbotes gemäß EisbKrV ersucht. Die Erhalterin der Straßen (Gemeinde Guntramsdorf) wird ersucht, gegebenenfalls durch bauliche Maßnahmen das Parken zu unterbinden.

Empfehlung Nr. 3:

Durch geeignete Schulungsmaßnahmen und Aufsichtsmaßnahmen wäre sicherzustellen, dass die Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer bei Eisenbahnkreuzungen, die durch das Abgeben akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, tatsächlich Pfeifsignale abgeben (s. Pkt. 5.12).

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Das Einhalten der Abgabe von akustischen Signalen von Schienenfahrzeugen wird in regelmäßigen Jahresschulungen vorgetragen. Die Einhaltung dieser wird laufend durch die Eisenbahnaufsichtsorgane überprüft.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Juli 2015