

Stadtgemeinde Bleiburg
Völkermarkt

Erl. am
Eing. - 4. Juli 2022
Zl.
Bgm. Sekr.
Blg.

Betreff:

**ÖBB-Strecke St. Paul – Bleiburg
(Konsensstrecke), VZG Nr: 41001 St. Paul -
Klagenfurt Hbf;
Antrag auf Entscheidung über die Art der
Sicherung der Eisenbahnkreuzung in der
Stadtgemeinde Bleiburg in km 83,465
(Gemeindestraße „Bründlweg“) gemäß § 49
Abs 2 EisbG**

Datum 1. Juli 2022
Zahl 07-V-ESTG-7/3-2022

Bei Eingaben Geschäftszahl anführen!

Auskünfte Frau Mag. Nagele
Telefon 050-536-17066
Fax 050-536-17000
E-Mail abt7.post@ktn.gv.at

Seite 1 von 5

K u n d m a c h u n g :

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in **Bahn-km 83,465 (Gemeindestraße „Bründlweg“)** der ÖBB-Strecke St. Paul – Bleiburg lt Konsens, VZG Nr.: 41001 St. Paul - Klagenfurt Hbf in der Stadtgemeinde Bleiburg im Jahr 2022 zu erneuern. **Die ÖBB-Infrastruktur AG sieht bei der Eisenbahnkreuzung eine Sicherung gemäß § 4 Abs 1 Z. 4 EisbKrV 2012 durch Lichtzeichen mit Schranken vor.** Das Eisenbahnunternehmen hat daher mit Schreiben vom 9.6.2022 beim Landeshauptmann von Kärnten als gemäß § 12 Abs 2 Z 1 EisbG für Nebenbahnen zuständige Eisenbahnbehörde die Entscheidung gemäß § 49 Abs 2 Eisenbahngesetz (EisbG) 1957 beantragt, dass die Sicherung der Eisenbahnkreuzung im Falle der Errichtung durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs 1 Z 4 EisbKrV 2012 zu erfolgen hat.

Frequenz auf der Straße:

EK km 83,465 „Bründlweg“ DTV (gezählt am 30.6.2021): 727 Kfz, 230 Fußgänger, 140 Radfahrer

Frequenz auf der Bahn in 24 Stunden:

im Bestand (Fahrplan 2020) durchschnittlich 31 Reisezüge, 8 Güterzüge, 1 Dienstzug;
laut Betriebsprogramm 2025+ 24 Reisezüge, 8 Güterzüge.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt im Bereich der Eisenbahnkreuzung:

In Richtung 1 (St. Paul – Klagenfurt Hbf): von km 81,700 bis km 83,465 120 km/h,
In Richtung 2 (Klagenfurt Hbf – St. Paul): von km 86,900 bis km 83,820 100 km/h und
von km 83,820 bis km 83,465 120 km/h.

Die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage wird fernüberwacht (BFZ Villach).

Bisherige Sicherung der EK km 83,465:

Die Eisenbahnkreuzung ist bis dato gemäß § 8 EKVO 1961 durch Schranken gesichert (zuggeschaltete Vollschrankenanlage mit Lichtzeichen und Läutewerk). Für die derzeitige Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes von Kärnten vom 3. Oktober 1979, Zahl: 8V-3832/2/79 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 35 und § 36 Abs 1 EisbG (alt) erteilt. Die Genehmigung im Einzelfall gemäß § 36 Abs 3 EisbG (alte Rechtslage) wurde mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 7. August 1987, Zl. 226.214-1-II/2-1987 erteilt. Die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß § 37 EisbG (alt) erfolgte mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 10. November 1987, Zl. 226.214-2-II/2-1987.

Die Eisenbahnkreuzung wurde noch nicht gemäß der Übergangsbestimmung des § 102 EisbKrV 2012 gemäß § 49 Abs 2 EisbG überprüft. Bis 1. September 2024 sind alle Eisenbahnkreuzungen von der Eisenbahnbehörde zu überprüfen und über die Art der Sicherung gemäß der EisbKrV 2012 zu entscheiden bzw darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe der Abs 3 bis 5 beibehalten werden kann.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit ergänzendem E-Mail vom 15. Juni 2022 auf diese Überprüfungsverpflichtung hingewiesen und mitgeteilt, dass sich die Notwendigkeit der Erneuerung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage durch den Umbau des Bahnhofes Bleiburg und die Errichtung des neuen ESTW ergibt.

Die technische Nutzungsdauer von EK-Sicherungsanlagen liege grundsätzlich bei 25 Jahren. Diese könne aufgrund des vorhandenen fachspezifischen Know-hows, den Erfahrungswerten und unter Berücksichtigung der Belastungen von Zug-, Verschub- und Nebenfahrten, der Ersatzteilverfügbarkeit sowie den aufgetretenen Störungen der letzten 3 Jahre (z.B. hervorgerufen durch technische Gebrechen und Umwelteinflüsse) erhöht werden. Auf Basis dieser Parameter werde eine technische Nutzungsdauer prognostiziert. Die technische Nutzungsdauer der EK-Anlage endete im Jahre 2012.

Anmerkung dazu: Die ÖBB-Infrastruktur AG geht also davon aus, dass die technische Nutzungsdauer der EK-Sicherungsanlage bereits im Jahr 2012 (25 Jahre ab Inbetriebnahme im Jahr 1987) abgelaufen ist und im Jahr der geplanten Erneuerung 2022 35 Jahre in Betrieb ist.

Für die Sicherungsentscheidung maßgebliche Rechtsgrundlagen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr. 60, idgF:

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

§ 49 (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;
2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Festlegung der Art und Weise allenfalls erforderlicher Absperrungen beiderseits der Eisenbahn hat im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen.

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs. 1 Z 1) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder
2. welche Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes oder für die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der verbleibenden oder baulich umzugestaltenden Kreuzungen zwischen Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränktem öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits infolge der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erwachsen,

und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung baulich umgestalteten Kreuzungen, des umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen erzielten Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalisierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

und der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl II Nr. 216/2012:

Verpflichtung zur Sicherung

§ 3. Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben, zu sichern.

Arten der Sicherung

§ 4. (1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann vorgenommen werden durch

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

(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

(3) Bei Lichtzeichen mit Halbschranken wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die gesamte Fahrbahn oder die gesamte Straße vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen vorerst jeweils die rechte Fahrbahnhälfte

beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt und werden nach Ablauf einer Zwischenzeit die übrigen Schrankenbäume geschlossen.

(4) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Abs. 1 genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenutzer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.

Entscheidung über die Art der Sicherung

§ 5. (1) Über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hat die Behörde im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Hierbei ist 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. Bei der Entscheidung ist auf den festgestellten Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs. 1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

Sicherung durch Lichtzeichen

§ 37. Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Lichtzeichen gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 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.

Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken

§ 38. (1) Eine Eisenbahnkreuzung ist 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 nicht mehr als 160 km/h, beträgt.

(2) Die Schranken können als Halbschranken ausgeführt werden, wenn die in § 32 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.

(3) In allen anderen Fällen sind die Schranken als zwei- oder mehrteilige Vollschranken auszuführen. Bei Lichtzeichen mit vier- oder mehrteiligen Schranken sind bei Vorliegen der in § 32 normierten Voraussetzungen hinsichtlich der Fahrbahnbreite die Schrankenbäume über die Fahrbahn versetzt zu schließen.

§ 32. (1) Für Halbschranken ist in der Regel eine Mindestbreite der Fahrbahn von mehr als 5,8 m erforderlich. Die Mindestbreite der Fahrbahn muss in der Regel auf einer Länge von etwa 80 m vor bis etwa 80 m nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein. Die Fahrtrichtungen der Fahrbahn müssen durch eine Sperrlinie oder durch bauliche Einrichtungen geteilt sein. Die Sperrlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrbahn sind im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit einer Sperrfläche zu verbinden. Die Schrankenbäume müssen bis an die Sperrlinie beziehungsweise bis an die baulichen Einrichtungen heranreichen und dürfen diese nicht überragen.

(2) Ist eine Fahrbahnbreite von mehr als 5,8 m auf einer Länge von jeweils 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung nicht vorhanden oder ist die Herstellung einer Fahrbahnbreite von mehr als 5,8 m auf einer Länge von jeweils 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht möglich, dürfen Halbschranken auch bei einer Mindestbreite der Fahrbahn von 5,2 m, die auf einer Länge von jeweils 30 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein muss, errichtet werden. Die Fahrtrichtungen der Fahrbahn müssen durch eine Leitlinie geteilt sein. Die Leitlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrbahn sind nicht zulässig. Die Schrankenbäume sind so auszuführen, dass für die Straßenbenutzer eine Ausfahrbreite von 3 m verbleibt.

Über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 9.6.2022 ordnet der Landeshauptmann von Kärnten als gemäß § 12 Abs 2 Z 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl Nr 60, idgF (EisbG) für Nebenbahnen zuständige Eisenbahnbehörde gemäß § 49 Abs 2 EisbG iVm der EisbKrV 2012 und im Zusammenhalt mit §§ 40 - 44 AVG für

Donnerstag, den 18. August 2022,
mit dem Beginn um 8.30 Uhr

eine örtliche Erhebung und mündliche Verhandlung an.

Der Zusammentritt der Verhandlungsteilnehmer erfolgt bei der Eisenbahnkreuzung in km 83,465 („Bründlweg“) in Bleiburg.

Alle Parteien und sonstigen Beteiligten werden eingeladen, sofern sie etwas vorzubringen beabsichtigen, zur Verhandlung entweder persönlich zu erscheinen oder hierzu einen mit der Sachlage vertrauten und zur Abgabe verbindlicher Erklärungen schriftlich bevollmächtigten Vertreter zu entsenden.

Die zum Zeitpunkt der Durchführung der Ortsaugenscheinverhandlung geltenden COVID-19-Schutzmaßnahmen sind einzuhalten.

Im Verfahren zur Entscheidung über die Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 49 Abs 2 EISbG haben das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat (§ 15 VAIG 1994) Parteistellung. Auf die Regelungen zur Kostentragung der § 48 Abs 2 - 4 EISbG im Zusammenhang mit Verfahren gemäß § 49 Abs 2 EISbG wird ausdrücklich hingewiesen.

Ergeht an:

1. die ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien,
2. die ÖBB-Infrastruktur AG, GB Projekte Neu-/Ausbau, Projektleitung Koralmbahn 2, Walther v.d. Vogelweideplatz 1/I, 9020 Klagenfurt am WS, zHd. Herrn Dipl.Ing. Herwig Steiner
./. mit dem Ersuchen um Bereitstellung einer geeigneten Verhandlungsräumlichkeit
3. die ÖBB-Infrastruktur AG, Streckenmanagement und Anlagenentwicklung, Regionalleitung Süd 2, Bahnhofplatz 1/1, 9500 Villach, zHd. Herrn Johann Plösch
4. ✓ die Stadtgemeinde Bleiburg, 10. Oktober Platz 1, 9150 Bleiburg
./. als Trägerin der Straßenbaulast, mit Technischem Bericht und Lageplan,
5. das Bundesministerium für Arbeit, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Taborstraße 1-3, 1020 Wien
./. mit Technischem Bericht und Lageplan,

Nachrichtlich an:

6. Herrn DI Dr Helmut Hadolt, Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität, im Hause,
./. mit dem Ersuchen um Teilnahme als eisenbahntechnischer ASV,
7. Herrn Dipl.Ing. Jörg Putzl, Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität, im Hause,
./. mit dem Ersuchen um Teilnahme als straßenverkehrstechnischer ASV

Für den Landeshauptmann:
Mag. Nagele

