



**H-10617 der Beilagen zu den Sonographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/6-4-90

4898 IAB

1990 -03- 30

zu *4957 J*

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dr. Partik-Pable' und Freunde vom
2. Februar 1990, Nr. 4957/J-NR/1990,
"gesetzwidrige Zustände am Bahnhof in
Bregenz"

Ihre Fragen

"Wie lautet Ihre Stellungnahme zu den oben genannten
Vorwürfen?"

"Sind Sie bereit, die verantwortlichen Personen und Stellen
zur zivilrechtlichen Haftung heranzuziehen?"

darf ich wie folgt beantworten:

Die Erfahrung bei der Abwicklung von Großbauvorhaben - nicht
nur im Bereich der ÖBB - zeigt, daß auf Grund unvorherge-
sehener Ereignisse und nicht vorausplanbarer Einzelheiten
fast immer mit Umplanungen zu rechnen ist.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
muß daher Gesetze im Rahmen des Ermessens im Sinne einer
verwaltungsökonomischen und wirtschaftsfreundlichen Vorgangs-
weise vollziehen.

Bezüglich der Feststellung im Motiventeil der Anfrage, die
bescheidmäßig vorgeschriebenen Vorkehrungen seien insbeson-
dere dadurch, daß die Vorschriften der ÖNORM 1600 nicht ver-
wirklicht worden seien, nicht getroffen worden, führe ich
folgendes aus:

- 2 -

Die Baugenehmigung für den Bahnhof Bregenz wurde mit Bescheid der Obersten Eisenbahnbehörde vom 14. August 1984 erteilt. In der dieser Entscheidung zugrundeliegenden Verhandlungsschrift vom 2. August 1984 haben die eisenbahnfachlichen Amtssachverständigen der Eisenbahnbehörde, der strassenverkehrstechnische Amtssachverständige des Amtes der Vorarlberger Landesregierung sowie der Vertreter des Landeshauptmannes von Vorarlberg - als anzuhörendes Organ gemäß § 36 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 - der Erteilung der Baugenehmigung unter den Voraussetzungen zugestimmt, daß der Bahnhof in wesentlichen Bereichen behindertengerecht durch die Anwendung der ÖNORM 1600 ausgeführt wird.

Während der fünfjährigen Bauzeit ist es nun zu einer Reihe der eingangs erwähnten Umplanungen gekommen. Soweit solche wesentlichen Abweichungen von der seinerzeitigen Baugenehmigung nicht gedeckt waren, wurden sie bei der Verhandlung am 13. September 1989 auch nicht in die Betriebsbewilligung einbezogen bzw. von ihr erfaßt. Die ÖBB haben vielmehr für diese Anlagenteile neuerlich um Genehmigung anzusuchen. Dies trifft z.B. auf die stadt- und seeseitigen Aufgänge zu, die nicht von dieser Betriebsbewilligung erfaßt worden sind, wobei allerdings sowohl der seeseitige Aufgang bezüglich der Steigung als auch der stadtseitige Aufgang, was die Auftrittsbreite und Höhe der Stufen anlangt, der zitierten ÖNORM entsprechen würde.

Grundsätzlich bietet die ÖNORM 1600 nur Richtlinien, wie bestimmte Einrichtungen - etwa Lifte, Rampen, Rolltreppen etc. - baulich zu gestalten sind, um als behindertengerecht im Sinne dieser Norm gelten zu können. Nicht jedoch normiert diese ÖNORM, daß bestimmte Anlagen für körperbehinderte und ältere Personen zu errichten seien, beispielsweise in der Form, daß bei bestimmten Anlagenteilen nur Lifte einzubauen wären.

- 3 -

Es ist derzeit tatsächlich auch mit bestem Willen nicht möglich, Eisenbahnanlagen bis ins Letzte behindertengerecht zu gestalten. Behinderte bedürfen daher bei Benutzung der Eisenbahn immer wieder der Hilfe Dritter. So zum Beispiel können Rollstuhlbewohner derzeit nur mit personeller Hilfe in den Reisezugswagen gelangen. Die ÖNORM sieht dies auch vor, da im Pkt. 2.4 des 1. Teiles im Abschnitt bezüglich Fußgängerübergänge in 2. Ebene außer Stiegen, Rampen oder Aufzügen auch andere Beförderungshilfen zugelassen sind.

Was die von Ihnen konkret angesprochene seeseitig gelegene Rampe anlangt, so muß darauf hingewiesen werden, daß diese mit einem Längsgefälle von 6 % ausgeführt wurde. Entsprechend der zitierten ÖNORM B 1600, Punkt 2,5 (Rampen), sind Zwischenpodeste jedoch erst bei einem Gefälle von mehr als 6 % (bis max. 10 %) auszuführen. Bei diesen Rampen ist dann, falls sie nicht bedeckt oder beheizt sind, zusätzlich eine Stiege vorzusehen. Im Bahnhof Bregenz wurde diese Stiege - obwohl nicht zwingend erforderlich - ebenfalls (im Rampenkern) errichtet. Die Stiege mündet insgesamt dreimal in die Rampe ein und bildet dort jeweils entsprechende ebene Auslaufflächen.

Die ÖBB bieten überdies im gesamten Bundesgebiet - so auch im Bahnhof Bregenz - ein umfassendes Behindertenservice in der Form an, daß sich behinderte Reisende in der Fahrdienstleitung melden und sich der erwähnten persönlichen Hilfe bedienen können, um zu den Zügen zu gelangen. Auch für diese Reisenden ist daher jegliche Sicherheitsleistung geboten, sodaß nicht von einem Verstoß gegen die Bestimmung des § 37 EisbG 1957 gesprochen werden kann.

Abschließend sei noch erwähnt, daß im Zuge der Ortsverhandlung am 2. August 1984 der Vertreter des Landeshauptmannes von Vorarlberg gemäß § 36 Abs. 2 leg.cit. eine Stellungnahme dahingehend abgegeben hat, daß bei Einhaltung der von ihm

- 4 -

verlangten Auflagen, welche u.a. auch die Fassadengestaltung betreffen, dem Bau zugestimmt werden könne. Die Verhandlungsschrift ist ein wesentlicher Bescheidbestandteil, sodaß Auflagen ebenfalls dem Bescheid zugrundezulegen sind.

Was die verfassungsrechtlichen Ausführungen in der Anfrage betrifft, insbesondere die Frage der Heranziehung materiell-rechtlicher Bestimmungen der Landesbauordnung bei Bundesgesetzen, so stellt sich das Problem für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wie folgt dar:
Normiert ein Bundesgesetz nicht die Anwendung einer in die ausschließliche Landeskompétenz fallenden Rechtsvorschrift, so sind derartige Vorschreibungen in Bescheiden, welche in unmittelbarer Bundesverwaltung vollzogen werden, gesetzwidrig.

Infolge des Anhörungsrechtes des Landeshauptmannes gemäß § 36 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 fließen jedoch - wie bereits oben erwähnt - Aspekte der Landesbauvorschriften in den Bescheid ein.

Ein bloßes Rezipieren von Bauordnungen wäre aber verfassungswidrig.

Aus all diesen nunmehr dargelegten Argumenten dürfte sich auch die Frage allfälliger Haftungen erübrigen, da - wie bereits eingangs erwähnt - die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen eingehalten worden sind.

Wien, am 29. März 1990

Der Bundesminister

