

**3541/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 02.05.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3576/J-NR/2002 betreffend unzureichende Berücksichtigung der berechtigten Anliegen behinderter Menschen in aktuellen Entscheidungsprozessen im Verkehrsbereich, die die Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde am 4. März 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Stimmt es, dass die im Entwurfsstadium befindliche EISENBAHNKREUZUNGS-VERORDNUNG bzw. deren Novellierung Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen nicht zur Stellungnahme übermittelt wurde?

Wenn ja: Warum wurde diese nicht übermittelt?

**Antwort:**

Da die Novellierung der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung, auf die sich die gegenständliche Anfrage bezieht, hauptsächlich nur Bestimmungen eisenbahnfachtechnischen Inhaltes zum Gegenstand hat, wurde kein umfangreiches Begutachtungsverfahren durchgeführt.

**Frage 2:**

Stimmt es, dass auch die im Entwurfsstadium befindliche EISENBAHN-KREUZUNGSVERORDNUNG bzw. deren Novellierung folgende Diskriminierungen behinderter Menschen enthält?

2a. § 4. Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes

§ 7. Sicherung durch Schranken- oder Lichtzeichenanlagen.

Wie soll ein blinder bzw. sehbehinderter Mensch dies wahrnehmen können?

Bedeutet dies, dass blinden bzw. sehbehinderten Menschen die Benützung mancher Wege (ohne Begleitung) untersagt ist und ist diese Bestimmung mit dem Artikel 7 der Bundesverfassung vereinbar?

2b. § 6. Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus.

Wie soll ein hörbehinderter Mensch dies wahrnehmen können? Bedeutet dies, dass hörbehinderter Menschen die Benützung mancher Wege sowohl mit einem KFZ als auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad (ohne Begleitung) untersagt ist, obwohl diese Menschen gemäß KFG

Lenkerberechtigungen erwerben können, und ist diese Bestimmung mit dem Artikel 7 der Bundesverfassung vereinbar?

2c. Wie wird sichergestellt, dass RollstuhlfahrerInnen nicht mit ihrem Rollstuhl in den Spurrillen hängen bleiben, welche Regelwerke des BMVIT legen die technisch sichere Ausgestaltung fest? (Gesonderte Beantwortung der Teilfragen 2a - 2c)

**Antwort:****Zu 2a und 2b:**

Die Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes sowie die Sicherung durch Schranken- oder Lichtzeichenanlagen sind international gebräuchliche Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen und werden durch die beabsichtigten Novellierungsbestimmungen nicht geändert.

**Zu2c:**

Die technisch sichere Ausgestaltung von Eisenbahnkreuzungen wird durch Regelzeichnungen für die bauliche Ausführung festgelegt.

**Zu Frage 3 :**

Wieso wurde der Umbau des Bahnhofes Feldkirch genehmigt, obwohl die Bestimmungen der ÖNORM B 1600 bezüglich der behindertengerechten Gestaltung nicht eingehalten wurden?

**Antwort:**

Die ÖBB beantragten im Juni 1998 beim ho. Bundesministerium den Umbau des Bahnhofes Feldkirch.

Das bei der Obersten Eisenbahnbehörde eingereichte Projekt umfasste

- den Umbau des Aufnahmegebäudes (Errichtung eines Kundenzentrums, Verlegung der öffentlichen WC-Anlagen in den bestehenden Personentunnel, Errichtung einer kommerziellen Zone in der Kassenhalle, generelle behindertengerechte Ausgestaltung), die Gestaltung und den Ausbau des bestehenden Personentunnels (u.a. Errichtung von Aufzügen in das Aufnahmegebäude und auf die Mittelbahnsteige), die Errichtung einer Überdachung des Wartebereiches für die Autoverladung und eines Flugdaches bei der Abfertigung für die Autoverladung,
- die Errichtung von Oberlichtern in den bestehenden Bahnsteigdächern und die Erhöhung dieser aufgrund des Aufzugeinbaues.

Der Landeshauptmann von Vorarlberg wurde unter ausdrücklichem Hinweis darauf, dass die bestehenden Stiegenanlagen vom Aufnahmegebäude in den Personentunnel und vom Personentunnel auf die Bahnsteige im Bauentwurf nicht behindertengerecht dargestellt waren, zur Durchführung des weiteren eisenbahnrechtlichen Verfahrens sowie zur Bescheiderlassung für die Bau- und Betriebsbewilligung ermächtigt.

Zwischenzeitlich hat der Landeshauptmann von Vorarlberg mehrere Teilbescheide erlassen, wie z.B. über die Errichtung des Wartebereiches bei der Autoverladerampe, den Tausch der ursprünglich im Personentunnel geplanten WC-Anlagen mit der Gepäckaufbewahrung im Erdgeschoß des Aufnahmegebäudes, die behindertengerechte Ausführung der Stiege vom Aufnahmegebäude in den Personentunnel und die Errichtung eines Liftschachtes zum Einbau eines Liftes, der das Aufnahmegebäude mit dem Personentunnel verbindet. Der Lift sollte erst dann eingebaut werden, wenn die Lifte bei den Mittelbahnsteigen errichtet werden. Die Genehmigung des Umbaus des Personentunnels und der Bahnsteige wurde wegen noch offener Abklärungen einer gesonderten Entscheidung vorbehalten.

Die österreichischen Bundesbahnen haben zuletzt in Beantwortung eines Schreibens vom 11. Jänner 2002 mitgeteilt, dass die Erreichbarkeit der Bahnsteige mittels Lifte ein Bestandteil des

Projektes "Gleisumbau Bahnhof Feldkirch" (Hebung und Verbreiterung Mittelbahnsteig sowie neue Gleislage mit Adaptierung der Sicherungsanlage, Fahrleitung, etc) ist, die gemäß "Generalverkehrsplan Österreich 2002" im Rahmen der zweiten Bauphase umgesetzt werden soll. Erst mit Abschluss dieser Infrastrukturinvestitionen werde der Bahnhof Feldkirch zur Gänze behindertengerecht sein.

Ergänzend haben die ÖBB hiezu ausgeführt, "dass für den Einbau von behindertengerechten Liftanlagen für die Erreichung der Bahnsteige deren Verbreiterung erforderlich wird. Eine breitere Ausführung der Bahnsteige erfordert den Umbau der Gleisanlagen in größerem Umfang. Da die meisten bahntechnischen Anlagen des Bahnhofes 30 bis 35 Jahre alt sind und damit das Ende der Lebensdauer erreicht haben, ist es zweckmäßig, diese Verbesserung der Kundenanlagen in einen Gesamtumbau des Bahnhofes Feldkirch zu integrieren. Dieses Vorhaben ist im Paket 1a des Generalverkehrsplans 2002 berücksichtigt. Die erforderlichen Mittel wurden mit der X. ÖBB-ÜVO übertragen. Das Vorhaben sollte anschließend in ca. 3 Jahren umgesetzt werden. Mit dem Land wurde in der Zwischenzeit ein Vertrag über die Mitfinanzierung der Verbesserung der Kundenanlagen verhandelt, der unterschriftsreif ist. Mit dem Land Vorarlberg, welches für die Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens für den Umbau des Aufnahmegebäudes ermächtigt wurde, war die Teilung des Gesamtvorhabens in diese beiden Teile vereinbart. Ziel war dabei, zumindest das Aufnahmegebäude rasch in einen modernen Zustand zu versetzen."

**Fragen 4 bis 6:**

Nach welchen Bestimmungen bzw. nach welchen technischen Regelwerken werden in Österreich eisenbahnspezifische Bauwerke geplant und errichtet?

ÖBB, GKE, SLB, Montafonerbahn, RoeEE, alle Normalspurbahnen oder alle Schmalspurbahnen, sie alle richten sich bei der Anschaffung von Fahrzeugen nach den UIC-Codices. Daher gelten auch baulich die gleichen Randbedingungen für die Normalspur- und Schmalspur (760 oder 1000 mm)-Bahnen. Warum gibt es dann - in Analogie zu den Landesbauordnungen - keine Eisenbahnbauordnung?

Sowohl bei Bahnsteigen von Eisenbahnunternehmen als auch bei Straßenbahnunternehmen mit eigenem Gleiskörper ist, selbst bei Verwendung sogenannter Niederflurfahrzeuge, das Ein- und Aussteigen für RollstuhlfahrerInnen mit großen Problemen verbunden. In welchen Regelwerken im Zuständigkeitsbereich des BMVIT ist die Ausgestaltung von Bahnsteigen und anderen eisenbahnspezifischen Bauwerken geregelt?

**Antwort:**

Nach dem Eisenbahngesetz 1957 unterliegen Eisenbahnanlagen (inklusive Fahrzeuge) der eisenbahnrechtlichen Genehmigung. Die Eisenbahnbehörde hat diese Genehmigung nach dem Stand der technischen Entwicklung zu erteilen und hiebei sämtliche öffentliche Interessen zu berücksichtigen. Im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei Hochbauten auch der Landeshauptmann zur Wahrung der dem Land obliegenden Aufgaben anzuhören. Hiedurch wird sichergestellt, dass beim Baugenehmigungsverfahren auch die jeweiligen Landesbauordnungen soweit berücksichtigt werden, als dies durch die Besonderheiten des Eisenbahnwesens nicht ausgeschlossen ist.

Dementsprechend werden einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nachstehende Regelwerke zugrundezulegen sein:

- Eisenbahngesetz 1957
- Straßenbahnverordnung, Verordnung brennbarer Flüssigkeiten
- Bauproduktengesetz
- Landesbauordnungen (inklusive Bautechnikverordnungen, etc)
- internationale Vorgaben (UIC-Merkblätter 741, 560, 140; Cost 335, künftig auch Technische Spezifikationen der Interoperabilität)
- einschlägige technische Normen (ÖNORMEN, wie zB B 1600, B 1601, B 1602, B 2457, EN 81, B 4970, V 2102, Eurocodes, etc)
- Arbeitnehmerschutzbestimmungen (Arbeitnehmerinnenschutzgesetz, Arbeitsstättenverordnung, Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung, etc).

Der Entwurf einer Eisenbahnverordnung wurde kürzlich (unter anderem auch an die österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation und die Zentralorganisation der Kriegsoffer- und Behindertenverbände Österreichs) zur Begutachtung versendet. In diesem Entwurf findet sich in § 4 Abs. 5 nachstehende aus der Straßenbahnverordnung 1999 übernommene Bestimmung:

"(5) Zu den baulichen Anforderungen gehören auch Maßnahmen, die körperbehinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benützung der Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel erleichtern. Einrichtungen für diese Personen sind durch Hinweise zu kennzeichnen."

Das als "UIC-Kodex" bezeichnete technische Regelwerk dient bestimmungsgemäß der gegenseitigen Abstimmung u.a. des Rollmaterials zwischen Eisenbahngesellschaften verschiedener Staaten, um einen möglichst ungehinderten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu ermöglichen. Aus Kompatibilitätsgründen wird dieses Regelwerk daher auch für andere Vollbahnen mit Regelspurweite herangezogen, aber nicht für u.a. aufgrund der Spurweite unverträgliche Systeme. Z.B. bei Schmalspurbahnen werden nur dort einzelne Bestimmungen aus dem UIC-Kodex den Konstruktionen zu Grunde gelegt, wo der Stand der Technik nicht in europäischen oder nationalen Normen festgeschrieben ist, z.B. für Signalhörner, Profildefinitionen und Werkstoffe. In vielen Aspekten, so u.a. auch für die gerade für den Rollstuhltransport so wesentlichen Abstimmung zwischen Fahrzeug und Bahnsteig werden die technischen Entscheidungen unter Einbeziehung der örtlich ansässigen Behindertenorganisationen aufgrund der jeweils vorhandenen oder absehbaren Infrastruktur- und Betriebsbedingungen getroffen.

Aufgrund der oben angeführten Vorgaben wurde und wird durch die Eisenbahnunternehmen - insbesondere durch die österreichischen Bundesbahnen - ein internes Regelwerk (Dienstvorschriften) erstellt. Derartige Regelungen werden dann der Eisenbahnbehörde vorgelegt und geprüft, ob die in den oben angeführten Regelwerken enthaltenen Vorgaben eingehalten werden. In weiterer Folge kann dann davon ausgegangen werden, dass Bauvorhaben, die diesen internen Regelwerken der Unternehmen entsprechen, auch genehmigungsfähig sind. Diese Beurteilung ist in aller Regel vom Eisenbahnunternehmen unabhängig und besteht daher die Möglichkeit auch die Vorschriften anderer Eisenbahnunternehmen heranzuziehen. Eine Pflicht hiezu besteht aber nicht.

Als Planungsrichtlinien der Eisenbahnunternehmen im Bereich der "Barrierefreiheit" wären insbesondere anzuführen:

allgemeines Betriebskonzept für Bahnsteige und Konzept für eine barrierefreie Infrastruktur der österreichischen Bundesbahnen (in Ausarbeitung und vor Fertigstellung)  
CD-Manual der österreichischen Bundesbahnen, das als Grundlage die ÖNORMEN B 1600 und 1601 zitiert (deren Einhaltung verlangt), (derzeit in Überarbeitung)  
ÖBB-Dienstvorschrift DV B 50, Punkt 13 betreffend die Gestaltung von Bahnsteigen  
ÖBB-Dienstbehelf DB 745 - Kapitel 11 betreffend die Ausgestaltung der Bahnsteigzugänge  
Vorschrift über Abstände und Abmessungen für Gleisanlagen mit Stromschienen bei U-Bahnen der Wiener Linien.

**Fragen 7 und 8:**

Den Allgemeinen Geschäftsbedingungen österreichischer Privatbahnen ist zu entnehmen, dass auch Privatbahnen im eigenen Netz Dienstvorschriften der ÖBB einhalten müssen. Weshalb ist dies so?

Welche Rechtsgrundlage haben diese Dienstvorschriften, aufgrund welcher Rechtsgrundlage müssen andere Eisenbahnunternehmen diese ÖBB-Dienstvorschriften auch im eigenen Netz einhalten?

**Antwort:**

In den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird geregelt, was Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Zugang zu fremder Infrastruktur beachten müssen. Es steht den Eisenbahninfrastrukturunternehmen frei, hierbei auch auf Regelwerke anderer Eisenbahnunternehmen (wie etwa auf Dienstvorschriften der österreichischen Bundesbahnen) zu verweisen.

Eine Rechtsgrundlage, wonach Eisenbahnunternehmen verpflichtet wären, die Dienstvorschriften anderer Eisenbahnunternehmen im eigenen Netz einzuhalten, besteht nicht.

**Frage 9:**

Angeblich werden diese "ÖBB-Dienstvorschriften" zur Anwendung gebracht, "weil die ÖBB ja bis 1969 mit der Behörde ident waren". Welche technischen oder anderen Regelwerke für die Errichtung, den Betrieb und die Erhaltung von Eisenbahnen hat das Verkehrsministerium seit 1969 erarbeitet?

**Antwort:**

Grundsätzlich wäre festzuhalten, dass im Eisenbahnbereich bislang ein System vorherrschte, wonach ein Eisenbahnunternehmen grundsätzlich nur auf eigener Infrastruktur Betrieb führte. Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs war es daher nicht erforderlich, dass für alle Eisenbahnunternehmen die gleichen Regelungen gelten mussten. Es wurden daher - wie international üblich - als ausreichend angesehen, wenn die Eisenbahnunternehmen Vorschriften ausarbeiteten, die unter Einhaltung der in Beantwortung der Fragen 4 bis 6 angeführten Regelwerke auf die besonderen Anlage- und Betriebsverhältnisse des Eisenbahnunternehmens Rücksicht nehmen konnten. Die Ausarbeitung derartiger Vorschriften wurde dabei stets durch das Zurverfügungstellen von Fachwissen durch die Oberste Eisenbahnbehörde unterstützt.

Aufgrund der Liberalisierung im Eisenbahnbereich werden derzeit Verordnungen vorbereitet, wobei im technischen Bereich die Ergebnisse der Ausarbeitungen auf EU-Ebene berücksichtigt werden sollen.

Betreffend die Errichtung, den Betrieb und die Erhaltung von Eisenbahnen wurden vom Verkehrsministerium seit 1969 nachstehende Regelwerke erlassen:

- Straßenbahnverordnung 1999 (StrabVO), BGBl. II Nr. 76/2000
- Verordnung brennbarer Flüssigkeiten (VbF), BGBl. 240/1991, idgF
- Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO), BGBl. II Nr. 64/1999
- Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999 idgF
- Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (SchLV), BGBl. Nr. 414/1993
- Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993.

**Zu Frage 10:**

Sind diese sogenannten Dienstvorschriften mit den Anforderungen barrierefreien (behindertengerechten) Bauen vereinbar?

**Antwort:**

Die Einhaltung der Anforderungen barrierefreien Bauens ergeben sich aus zahlreichen Bestimmungen (allgemein aufgrund der Forderung nach Stand der Technik im Eisenbahngesetz, aber auch durch explizite Regelungen wie zB in Landesbauordnungen, Straßenbahnverordnung, künftig auch Eisenbahnverordnung, etc). Soweit Dienstvorschriften gegen diese Vorgaben aus nicht zwingenden technischen Gründen verstoßen würden, wären sie anzupassen.

**Frage 11:**

Wenn der Bund Milliardenbeträge für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur bereitstellt, legt er auch die behindertengerechte Gestaltung der so von ihm finanzierten Projekte fest. Gibt es Regelwerke des Bundes für die Gestaltung der von ihm finanzierten Eisenbahnprojekte, bzw. stimmt es, dass die von ihm beauftragten Eisenbahnunternehmen im Rahmen der sogenannten HL-Richtlinien selbst festlegen, was sie mit den Mitteln des Bundes machen?

**Antwort:**

Aus grundsätzlichen Erwägungen werden finanzielle Fragen auch organisatorisch strikt von den im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu behandelnden behördlichen Aufgaben getrennt. Wie bereits oben dargestellt, sind die Grundsätze barrierefreien Bauens - soweit dies technisch möglich ist - unabhängig von der Frage der Finanzierung derartiger Bauvorhaben einzuhalten. Dies wird von der Behörde immer im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens an Hand der in Beantwortung zu den Fragen 4 bis 6 angeführten Regelwerken geprüft. Gegebenenfalls haben die Bauentwürfe von den Eisenbahnunternehmen verbessert zu werden.

Die angesprochenen "Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen - Hochleistungsstrecken" behandeln vor allem Geschwindigkeiten, Lastannahmen, Umgrenzung des lichten Raumes, Linienführung, Querschnittsgestaltung der freien Strecke sowie Gleisabstände in Bahnhöfen und sind bei der Errichtung von Strecken, die die Bundesregierung zu HL-Strecken erklärt hat, einzuhalten.