



**BMVIT - I/CS3 (Recht und Koordination)**  
Postfach 3000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
email : cs3@bmvit.gv.at



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. 17.957/0003-I/CS3/2004 DVR:0000175

An das  
Bundesministerium für  
soziale Sicherheit, Generationen  
und Konsumentenschutz

E-Mail: [karin.miller@bmsg.gv.at](mailto:karin.miller@bmsg.gv.at)  
E-Mail: [wolfgang.iser@bmsg.gv.at](mailto:wolfgang.iser@bmsg.gv.at)

Wien, am 27. September 2004

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem ein Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen erlassen wird und das Behinderteneinstellungsgesetz, das Bundesbehindertengesetz, das Bundessozialamtsgesetz und das Bundesberufungskommissionsgesetz geändert werden

Bezug: BMSG-40101/0008-IV/1/2004

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt zum Behindertengleichstellungsgesetz (Artikel 1) wie folgt Stellung:

### I. Allgemeines

Im Rahmen der Vorbegutachtung des Entwurfes eines Behindertengleichstellungsgesetzes hat das bmvit bereits eine ausführliche Stellungnahme abgegeben. Da jedoch im vorliegenden Gesetzesentwurf die Anregungen des ho. Ressorts größtenteils nicht aufgenommen wurden, werden die diesbezüglichen Punkte nochmals in diese Stellungnahme eingefügt.

Insbesondere darf hierbei auf folgende Punkte hingewiesen werden:

- gesetzliche Verankerung von Maßnahmen im Verkehrsbereich in den einzelnen Materiengesetzen,
- klare definitorische Bezugnahme und Abgrenzung zu den bestehenden Rechtsvorschriften,
- Koordination mit dem EU-Recht,
- Rechtsinstitut des Schadenersatzes.

## **II. Zum Gesetzesentwurf**

### **Zu § 2 (Geltungsbereich):**

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob die gesetzliche Verankerung von Maßnahmen im Verkehrsbereich nicht in den einzelnen Materiengesetzen - den Eisenbahnbereich betreffend im Rahmen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnbeförderungsgesetzes 1988 - erfolgen sollte, wovon ja auch die interministerielle Arbeitsgruppe offenbar grundsätzlich ausging.

Wenn aber die Erlassung eines gesonderten Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes auch für Maßnahmen im Verkehrsbereich angepeilt werden soll, dann ist zunächst eine Abgrenzung zu den spezifischen Rechtsmaterien zu treffen, insbesondere dann, wenn im Falle der normierten Barrierefreiheit in die eisenbahnbaurechtlichen Belange eingegriffen wird.

Eine klare definitorische Bezugnahme und Abgrenzung zu den bestehenden Rechtsvorschriften wäre eine unerlässliche Voraussetzung, dass nicht schon der Anwendungsbereich sachlich ungerechtfertigte Differenzierungen ergibt oder zu vermeidbaren Rechtsstreitigkeiten über den Anwendungsbereich führt.

Abs. 2 sieht den Zugang zu und die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, vor. Welche öffentlichen Dienstleistungen und Güter damit zum Beispiel gemeint sind, wird im Gegensatz zum Vorentwurf (sinngemäß in § 9) weder im Entwurf selbst noch in den Erläuterungen dargestellt.

Der Geltungsbereich sollte daher klarer und nicht zu allgemein gefasst werden.

### **Zu § 5 Abs. 2 (Diskriminierung):**

Die Formulierung „dem Anschein nach“ sollte gestrichen werden, denn entweder sind neutrale Vorschriften als diskriminierend einzustufen oder nicht.

Nach den Erläuterungen können auch bauliche Barrieren eine mittelbare Diskriminierung darstellen. Ausgenommen sind jedoch Vorschriften, Kriterien oder Verfahren sowie Merkmale von Lebensbereichen, die durch ein rechtmäßiges Ziel sachlich gerechtfertigt und deren Mittel zur Erreichung dieses Zieles angemessen und erforderlich sind. Gem. § 32 ff Eisenbahngesetz 1957 ist für den Bau von neuen und für Veränderungen bestehender Eisenbahnanlagen eine Genehmigung erforderlich. Eine Verkehrseinrichtung, die entsprechend den bestehenden Normen genehmigt wurde und betrieben wird, ist daher immer durch ein rechtmäßiges Ziel sachlich gerechtfertigt.

### **Zu § 6 (Unverhältnismäßige Belastungen):**

a) Im Entwurf eines Behindertengleichstellungsgesetzes sind allgemeine Anforderungen an gestaltete Lebensbereiche normiert, durch die eine unmittelbare und mittelbare Diskriminierung von Behinderten vermieden werden soll. Es wird der Grundsatz der Barrierefreiheit definiert und auch für den Verkehrsbereich die Ergreifung von Maßnahmen angeordnet, um die



diskriminierungsfreie Zugänglichkeit zu Transportmitteln zu gewährleisten, ohne dass allerdings auf die Rechtslage für den Verkehrsbereich Bezug oder Rücksicht genommen wird.

In den Erläuterungen (zu § 6 Abs. 3) wird die Aussage getroffen, dass für den Gesetzgeber keine Verpflichtung besteht, baurechtliche oder andere Gesetze anzupassen. Dies gibt aber keinen Aufschluss darüber, in welchem Verhältnis die die Barrierefreiheit normierenden Normen des Entwurfes zu den einschlägigen eisenbahnbaurechtlichen und eisenbahnbeförderungsrechtlichen Regelungen stehen. Es sollte vermieden werden, dass ein im Ergebnis unklares Nebeneinander von gesetzlichen Vorschriften zulasten der Rechtsanwender geht.

b) Bei der Prüfung, ob Belastungen unverhältnismäßig sind, ist insbesondere der damit verbundene Aufwand und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der beklagten Partei zu berücksichtigen.

Weder im Punkt „Finanzielle Auswirkungen“ des Vorblattes noch der Erläuterungen wird auf die finanziellen Auswirkungen für den Verkehrsbereich bzw. für die jeweiligen „barrierefreien Verkehrsmittel“ (im Sinne von § 6 Abs. 3) eingegangen.

Wie bereits wiederholt in der interministeriellen Arbeitsgruppe festgestellt wurde, ist die Berechnung der finanziellen Auswirkungen und die Finanzierungsmodalität dieser zusätzlichen Kosten für den Verkehrsbereich unbedingt erforderlich.

#### **Zu § 9 (Rechtsfolgen bei Verletzung des Diskriminierungsverbotes):**

Nach den Erläuterungen zu § 6 Abs. 3 beinhaltet die Regelung der Barrierefreiheit keine Verpflichtung des Gesetzgebers, etwa baurechtliche oder andere gesetzliche Bestimmungen anzupassen. Wohl aber regelt das Gesetz im Rahmen des Geltungsbereichs die Rechtsfolgen von Diskriminierung auf Grund von nicht vorliegender Barrierefreiheit.

Wenn auch offenbar keine Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zu Baumaßnahmen im vorliegenden Entwurf normiert wird, so soll aber diskriminierten Personen ein Schadenersatzanspruch eingeräumt werden. Nachdem ein Schadenersatz schon dem Grunde nach ein rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten voraussetzt, stellt sich die Frage, ob die Rechtswidrigkeit bei einer Verletzung des Diskriminierungsverbotes nach dem BGStG allein bereits gegeben ist.

Das hieße dann aber, dass Schadenersatz zustehen soll, auch wenn eine Verkehrseinrichtung entsprechend den bestehenden Normen genehmigt wurde und betrieben wird, also ohne Rechtswidrigkeit - da ist das Rechtsinstitut des Schadenersatzes schon dem Grunde nach sehr fragwürdig.

Aufgrund der allgemein gehaltenen Umschreibung im vorliegenden Entwurf stellt sich auch die Frage, welche konkreten Pflichten zB die Verkehrsunternehmen einhalten müssten, um keinen Schadenersatzanspruch auszulösen.

### III. Zu Vorblatt und Erläuterungen

#### a) Abschnitt „Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union“

Aus dem Entwurf geht nicht hervor, welche gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben Behinderteninteressen betreffend umgesetzt werden sollen. Insbesondere fehlt der Hinweis auf jene EU-Rechtsentwicklungen, die bauliche Maßnahmen auf dem Transportsektor im Interesse der Behinderten zum Inhalt haben.

Was die Eisenbahnbeförderung betrifft, so darf auf den aktuellen Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr vom 3. März 2004 verwiesen werden, worin auch behinderte Fahrgäste besonders Berücksichtigung finden.

#### b) Abschnitt „Finanzielle Auswirkungen“

Der Abschnitt „Finanzielle Auswirkungen“ sollte die Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, die Auswirkungen auf die Planstellen des Bundes und die Auswirkungen auf andere Gebietskörperschaften enthalten.

Weder im Vorblatt noch in den Erläuterungen wird jedoch eine Aussage getroffen, welche finanziellen Auswirkungen mit einer Verwirklichung des vorliegenden Entwurfes zum BGStG für den Verkehrsbereich und die betroffenen Verkehrsmittel verbunden wären und wie sie finanziert werden sollen.

Gemäß § 14 Abs. 1 BHG ist aber jedem Entwurf für (ua.) ein Bundesgesetz von dem Bundesminister, in dessen Wirkungsbereich der Entwurf ausgearbeitet wurde, eine den Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 BHG entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen anzuschließen, aus der insbesondere hervorzugehen hat, wie hoch die durch die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen voraussichtlich verursachten Ausgaben oder Einnahmen sowie Kosten oder Erlöse für den Bund im laufenden Finanzjahr und mindestens in den nächsten drei Finanzjahren zu beziffern sein werden.

Die Stellungnahme wird in 25-facher Ausfertigung an das Präsidium des Nationalrates und in elektronischer Form an die Adresse [begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at) weitergeleitet.

**Für den Bundesminister:**  
Dr. Brigitte Raicher-Siegl

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**  
Sandra Hoentzsch  
Tel.: 01/71162/7415  
E-Mail: [sandra.hoentzsch@bmvit.gv.at](mailto:sandra.hoentzsch@bmvit.gv.at)

elektronisch gefertigt